



Nautische Rückblicke

von

Vice-Admiral Batsch.

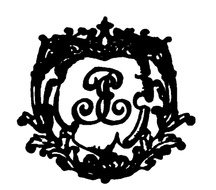
Berlin.
Verlag von Gebrüder Paetel.
1892.

Nautische Rückblicke

von

Vice-Admiral Batsch.





Berlin.
Verlag von Gebrüder Paetel.
1892.

Inhalt.

I.

Reformen

im

Seekrieg, Kriegs-Kauffahrer, und See-Manöver.

1. Reformen im Seekrieg.

Unser Zeitalter steht, was die Mittel des Seekrieges anlangt, heute noch unter dem Zeichen des Torpedo's in erster, unter dem des elektrischen Scheinwerfers in zweiter Linie. Denn der unterseeische Angriff und die Verwandlung von Nacht in Tag, mittelst künstlicher Lichtwirkung, stellen der Taktik neue Aufgaben. Die Gelehrten des Seekriegs haben sich mit diesen neuen Aufgaben noch nicht ein Mal befreunden, geschweige denn abfinden können. Der immer bevorstehende Krieg, von dem man eine gewaltsame Lösung der Aufgaben hoffte, ist zum Verdruß mancher Strategen nicht eingetreten, das unergiebige Versuchsfeld des Friedens gestattet kein ernstliches Verfahren, alle Nationen „tasten" mehr oder weniger an der Frage herum, und Niemand kommt zu wirklichen grundlegenden Gesetzen.

So scheint es wenigstens, es verhält sich aber anders; die grundlegenden Gesetze, die man erwartet, ohne in den Erwartungen befriedigt zu werden, sind nur phantastischer Art; die wirklichen und gültigen Gesetze — gültig auf alle Zeiten — sie sind längst vorhanden, und man kommt allmälig zu der Erkenntniß, daß sie sich nicht so leicht ändern.

Daß Ernst des Willens, Einheit des Willens, und Kraft des Willens, bei Nationen, wie bei Individuen, die Grundlage des Erfolges sind, bleibt eine Wahrheit bis an das Ende aller Tage. Nirgends sind so krampfhafte Versuche gemacht

worden, diese Wahrheit umzudeuten, als bei den Völkern deutscher Abstammung, aber nirgends haben sich solche Versuche auch empfindlicher gestraft. Das neue Reich ist der lebendige Beweis, daß man es verstanden hat, zur Wahrheit zurückzukehren, und der „Hauptentscheidung" pflegen die kleineren Entscheidungen zu folgen.

Zu solchen gehört auch die Marine-Politik. Ohne nur ein einziges Mal auf die Probe gestellt zu werden, hat sie die verschiedensten Gestaltungen erlebt; nicht am geringsten unter den Wandlungen, welche der obenerwähnte Stempel unseres Zeitalters ihr auferlegte.

Von großer Bedeutung waren in dieser Hinsicht die ersten Jahre des vorigen Jahrzehnts. In England lenkte Lord Northbrook unter einem Whig-Ministerium, in Frankreich der Admiral Aube die Geschicke der Marine-Politik. Es war eine Zeit, wo man allen Ernstes zu glauben anfing, daß eine ganz neue Schule der Strategie und Taktik zur See sich aufthun müsse, daß es sich empfehle, im Bau großer Schlachtschiffe Halt zu machen, ja, man ging sogar so weit, zu glauben, daß die Machtverhältnisse zur See vor einer vollkommenen Umwandlung ständen; und zwar in diesem Fall zu Gunsten solcher Nationen, die größeren finanziellen Aufwand für Seekriegsmittel bis dahin gescheut hätten. Die vorhergehende Umwandlung, der Uebergang vom alten hölzernen zum neuen eisernen Schlachtschiff hatte sich bekanntlich im entgegengesetzten Sinne vollzogen; wer dem alten System bis dahin entsagungsvoll gegenüber gestanden hatte, fühlte sich nicht versucht, für das neue System des Panzerbaues das Dreifache aufzuwenden. Denn mit der Entwickelung der Maschinen, der Artillerie, und des verfeinerten Materiales für den Schiffbau in Eisen und Stahl, waren die Kosten in solchem Verhältniß gestiegen.

Indeß die alten Seemächte, namentlich England und Frankreich folgten hartnäckig jedem technischen Fortschritt, und

scheuten nicht davor zurück, prachtvolle Schiffe kaum fertig gebaut, veralten, und zu den Schiffen zweiter Ordnung herabsinken zu lassen.

So etwa stand es, als in Frankreich in der Person des Admiral Aube ein Mann das Marine-Ministerium übernahm, der seit geraumer Zeit in der Presse für eine sehr radikale Reform des Marine-Wesens gearbeitet hatte. Im Wesentlichen hatte er sich dazu der Feder eines ziemlich sachkundigen Litteraten, eines Herrn Gabriel Charmes bedient. Von diesem erschien in der „Revue des deux mondes“ eine ganze Reihe von Aufsätzen, in welchen die Reform-Gedanken Aube's bearbeitet, und in den weitesten Kreisen mundgerecht vorgetragen wurden.

Wie es scheint, hatte der genannte Litterat auf Betreiben des Admiral Aube schon zur Zeit des Gambetta'schen Marine-Ministers Gougeard den Versuchsfahrten der neuen Torpedoboote, und der alljährlichen Flottenübungen, beigewohnt, war von Seiten vieler Fachmänner unterstützt worden, und es war ihm gelungen, sich — obgleich Nichtfachmann, — für seinen Zweck doch hinreichend zu informiren.

Die Ideen des Admiral Aube hatten auch in England vielfach Boden gefunden, und da er in Frankreich selbst als der „kommende Mann“ angesehen war, so konnte es nicht fehlen, daß die Aufsätze seines Dolmetschers in der „Revue des deux mondes“ in ganz Europa beachtet wurden.

Der Kern der neuen Lehre bezweckte nicht mehr und nicht weniger, als eine vollständige Umkehr in den strategischen und taktischen Mitteln des Seekriegs: „Plus de batailles“. Von der offenen Kampfesweise früherer Zeit, von den rangirten Schlachten, könne fortan nicht mehr die Rede sein! Die „Mikrobe“ — so nennt er das Torpedoboot mit seinem unterseeischen Geschoß, dem Torpedo, — die „Mikrobe“ stehe fortan gegen den „Mastodon“ — worunter das moderne Schlachtschiff zu verstehen ist. Wo ein einziger Torpedo-

Treffer dem mächtigsten Schiff eine nicht zu heilende Verletzung, ein Loch von 70 Quadratfuß im Umfang, beibringe, da könne von der Aufwendung der ungeheueren Summen für eine einzige Kampf-Einheit nicht mehr die Rede sein. Für die Kosten eines Schiffes könne man 20—25 solcher „Torpilleur's" haben. Warum diesen deutlichen „Zeichen der Zeit" nicht folgen? Nichts konnte überzeugender wirken, und so war es unausbleiblich, daß in fast allen Marinen sich Gruppirungen pro und contra bildeten.

Die allzugroße Neigung zum „Systematisiren" hat der Brite dem Franzosen von jeher zum Vorwurf gemacht, die Niederlagen in den Napoleonischen Seekriegen habe Frankreich, — so meinte man in England — vorzugsweise diesem verderblichen Hang zu danken; man hat damit nicht immer Recht gehabt, denn gerade das umfassende planmäßige Verfahren ist der französischen Kriegsführung auch in späteren Seekriegen oft zum Vortheil ausgeschlagen. Im vorliegenden Fall, wo die Aera des Admiral Aube in ganz Europa stark Propaganda machte, ist man auch in England stutzig geworden. Der Zufall wollte, daß ein Whig-Ministerium unter Gladstone am Ruder war, daß ein Lord Northbrook an der Spitze der Admiralität stand, und so mochte man sich die Gelegenheit nicht entgehen lassen, von einem, wie es schien, finanziell so wichtigen Plan Vortheil zu ziehen.

Daher kam es denn, daß nicht bloß in Frankreich, in Rußland, in Deutschland die Geister sich damit beschäftigten, vom Bau großer Schiffe abzusehen und „billige" Mikroben-Flottillen anzuschaffen; auch Lord Northbrook äußerte im Parlament, daß die Tage der Panzerschiffe wohl gezählt seien, und daß man sich auf die von dem Franzosen Gabriel Charmes gepredigte „Reform maritime" vorzubereiten habe.

Auch von Oesterreich wollte man behaupten, daß es Miene gemacht habe, in die neue Bahn einzulenken; das scheint aber ein Irrthum zu sein; die Worte, die der Kaiser

1884 gelegentlich seiner Flotten-Revue in Pola sprach, deuteten auf nichts weniger, als auf solch' eine Richtung, denn er betonte vor allem anderen die alte bewährte Kampfesweise. Dazu kam der Umstand, daß die Marine-Politik Italiens mehr denn je den Bau von Schlachtschiffen ins Auge faßte, und dem gegenüber war es für eine Mittelmeer-Macht nicht angethan, sich auf einen so radikalen Systemwechsel einzulassen.

Es ist ein Jahrzehnt darüber hingegangen, und wenn auch der Wortführer des Admiral Aube nicht mehr unter den Lebenden ist, so prosperirt doch immer noch seine Schule; nur mit dem Unterschied, daß man gelernt hat, die ihr innewohnenden Vortheile richtig abzuwägen, und im Punkte des Panzerschiffbaues das Kind nicht mit dem Bade zu verschütten.

Faßt man die hervorspringenden Punkte jener Bewegung oder Schule zusammen, so handelt es sich einmal um den Ersatz der alten Taktik des Geschwader-Kampfes, oder in anderen Worten des Gegenüberstellens einer größeren Anzahl schwer armirter und schwer gepanzerter Kampf-Einheiten in Gestalt großer Schiffe durch eine neue Taktik der gegenseitigen Schwächung mit Sengen, Brennen und Plündern, was man „la guerre de course“ nannte, in Verbindung damit ein Vernichtungskrieg gegen alle noch vorhandenen schwimmenden Panzerbauten durch den Torpedo, und das ihn schleudernde winzige Fahrzeug, welches im Vergleich mit den kostbaren Riesenschiffen in fast ungezählter Menge zu beschaffen sei.

Sodann galt es, mit den Riesenschiffen auch die Riesengeschütze zu beseitigen; für ein 14 Centimeter nicht übersteigendes Caliber sollte man kleine Fahrzeuge bauen, die im Stande wären, nahe an die Küstenstädte heranzugehen und somit die zerstörende Wirkung der Artillerie gegen das Land spielen zu lassen. Was diesen zweiten Punkt anbetraf, so

hatte man nicht genügend berücksichtigt, daß die Treffsicherheit eines weittragenden Geschützes in hohem Grade von der Ruhe der Plattform abhängig ist, und daß diese Ruhe und der sichere Schuß mit der Kleinheit des Fahrzeuges erheblich abnimmt.

Freilich legten aber die Anhänger der neuen Schule auf die Treffsicherheit keinen so großen Werth mehr; Städte zu beschießen, dazu genügte die Tragweite, und Geschützstände am Lande gefechtsunfähig zu machen, dazu diente, bei geringerer Treffsicherheit, die größere Zahl der kleineren Fahrzeuge und Geschütze.

Von großem Gewicht war dabei der Umstand, daß bei dem Bombardement von Alexandrien das Kanonenboot „Condor" das Aegyptische Fort Marabout mittelst seiner Geschosse kleineren Calibers arg zugerichtet hatte, während der Erfolg der großen Schiffe den Landbefestigungen gegenüber ein sehr fraglicher geblieben war.

Man hätte ebenso gut für die Abschaffung der gezogenen Geschütze plaidiren können, weil in dem bekannten Gefechte zwischen der Englischen Fregatte „Schah" und dem Peruanischen Panzerfahrzeug „Huascar" die 32pfündige Kugel eines glatten Geschützes thatsächlich die einzige war, die den Panzer durchschlug.

Und doch ist vielleicht der artilleristische Punkt derjenige, in welchem die neue Schule einigen Erfolg hat.

Mit der Möglichkeit, außerordentlich widerstandsfähige Panzer zu schaffen, kam man allmälig zu so riesigen Geschützen, das sie nur mit Maschinen gehandhabt werden konnten. Der Wetteifer zwischen Artillerist und Ingenieur veranlaßte immer weitere Steigerung der Maße. Obgleich die Kunst, gute Riesengeschütze zu fertigen, bei uns — Dank der genialen Führung Krupp's — am weitesten gediehen war, hat man sich doch gerade bei uns zuerst zu einem Stillstand in der Steigerung der Artillerie herbeigelassen; und zwar

schon zu der Zeit als der General von Stosch Chef der Admiralität war. Das 30,5 cm Geschütz war damals unser schwerstes, und ist es geblieben. Jener Chef der Admiralität war der Meinung, daß man über die Schwere eines Geschützes, welches noch gerade durch Menschenhände zu bedienen sei, nicht hinausgehen dürfte. Dies war schon im Jahre 1873. Andere Nationen eilten so voran, daß Mancher den Kopf schüttelte, und fürchtete, wir würden allzusehr im Hintertreffen bleiben. Das hat eine ganze Reihe von Jahren so fortgedauert. Um die schwersten und stärksten Theile des Panzers durchbohren zu können, beschränkte man die Bewaffnung der größten Schiffe auf eine sehr geringe Zahl von Riesengeschützen. Nun fand man aber, daß der Gewinn an Durchschlagskraft ein zu geringer Ersatz war für das, was man an dem Geschoßhagel der früheren größeren Stückzahl einbüßte. Auch die Schnellfeuergeschütze mit ihrem kleinen Caliber konnten dem nicht abhelfen, und heut erörtert man in der Fachlitteratur den Rückgang vom Riesengeschütz zum mittelschweren Caliber. Einen Rückgang aber, wie die Schule des französischen Admiral Aube ihn fordert, d. i. vom heutigen Riesengeschütz von 35—36 cm auf 15 cm wird Niemand billigen.

So stand die Sache mit der Reform der Artillerie. Ihre Befürworter sind nicht mehr da, und sie haben keine Nachahmer gefunden. Befürwortet wird heute nur noch die Mäßigung in der Steigerung des Calibers und die Niederhaltung desselben auf mäßiger Schwere. Ein wirklicher Rückgang vom Riesenmaß hat bei den Seemächten ersten Ranges noch nicht stattgefunden, seit geraumer Zeit aber auch keine Steigerung.

Das eigentliche Wesen der neuen Schule beruhte aber auf dem Torpedo und dem kleinen schnellen Fahrzeug, welches eigens dafür entworfen war.

So unbestreitbar nun die Bedeutung des Torpedos auch

ist und vermuthlich bleiben wird, so neigte man doch zu einer Ueberschätzung desselben, und gerade darauf gründete sich der große Beifall, den man der neuen Schule gezollt hat.

Wie es in solchen Fällen sehr häufig geht, übersah man im Rausch des Beifalls einige ganz wichtige Dinge und dachte nicht daran, daß ohne dieselben die Lehre von der neuen Kriegsart hinfällig war.

Dahin gehörte vor Allem die von jener Schule untrennbare Lehre vom „Sengen, Brennen und Zerstören". Solange damit die Vernichtung der feindlichen Streitkraft bezweckt wird, steht es mit dem Völkerrecht in Einklang, und entspricht den Anschauungen aller Zeiten.

Anders liegt aber die Sache, wenn man es auf unbeschütztes Privatgut, nackte Küsten, unbewaffnete Schiffe und offene Städte in Anwendung bringt, wie die neue Schule das im Schilde führt.

Mit der Moral findet sie sich sehr kurz ab und beruft sich auf die nothwendige Abkürzung der Kriege. Eine solche sei nicht denkbar ohne erhöhte Schärfe, und darüber seien die völkerrechtlichen Anschauungen längst zur Tagesordnung übergegangen; denn die heimtückische, meuchlerische Art der Massentödtung, wie sie jetzt mit dem Dynamit, der Schießwolle, dem Melinit und Pikrin auftrete, sei zwar am Anfang dieses Jahrhunderts verpönt gewesen, jetzt am Schluß desselben aber ein vollkommen erlaubtes Mittel geworden.

Man brauche nur die Erörterungen, die entrüsteten Ausbrüche des Zornes in der europäischen Presse damaliger Zeit zu lesen, als die Amerikaner die britische Fregatten mit Kettenkugeln, Sternkugeln, Stangenkugeln und gehacktem Eisen bearbeiteten, als gegen die sonst geltende, stillschweigende Vereinbarung glühende Kugeln auch auf den Schiffen in Anwendung kamen.

Die Entrüstung hörte auf, als die Bedeutung dieser

Mittel vor der Verbesserung der Sprenggeschosse hinfällig wurde.

Außerdem könne von einer Abkürzung des Krieges durch Verschärfung nicht die Rede sein, wenn man nicht statt der bloßen Streitkraft des Gegners dessen Lebensnerv treffe.

So spielten schon um die Mitte unseres Jahrhunderts die Erörterungen über die „Freiheit des Privateigenthums zur See" eine Rolle. Die großen Seemächte haben sich aus sehr einleuchtenden Gründen in der Frage immer kühl verhalten; sie wissen, daß mit dieser Frage ein Hauptkriegsmittel auf dem Spiel steht. Durch die Ausdrücke des Abscheus, denen man in unserem sogenannten „humanistischen" Zeitalter in der Presse begegnet, lassen sich ihre Strategen nicht sonderlich inkommodiren. Sie finden, daß, wenn man den „privilegirten Mord" des Krieges für christlich und zulässig hält, man vor dem verschrieenen „privilegirten Seeraub" nicht halt zu machen braucht. Sie legen dem fünften Gebot genau soviel Wichtigkeit bei, wie dem siebenten, und der Begriff des „Schwertes", welches die Vorsehung der Obrigkeit in die Hand drückt, ist großer Ausdehnung fähig.

Dazu finden sie es seltsam, daß die Frage meistens aufgeworfen wird von denen, die zur See mehr oder minder wehrlos sind. Wer aber in Ermangelung der Kanonen Lehrsätze der Humanität ins Gefecht führt, hat schwerlich auf Beifall, noch schwerer auf Erfolg zu rechnen. Tödtung und Plünderung sind einmal Geschwisterkinder; wer die erstere privilegirt, die letztere als Todsünde hinstellt, wird nur diejenigen überzeugen, denen gerade diese Ueberzeugung Nutzen bringt.

Ueber das mit Sprengstoffen angefüllte Proviantschiff, mit welchem die Amerikaner 1813 vor New-York das britische Schiff „Ramillies" in die Luft sprengen wollten — es war die damalige unbehülfliche Art der heutigen Torpedo-Manier — schreibt James 1834: „Behüte Gott, daß solche

Dinge jemals sanktionirt werden; die Kriegswissenschaft, das Völkerrecht würde zum Barbarismus algierischer Corsaren herabsinken, und Mord und Plünderung würden nicht bloß auf den Krieg beschränkt bleiben, sondern sich auch auf die Behandlung der Gefangenen und der wehrlosen Menge übertragen."

Personen und Eigenthum nicht zu belästigen, wo kein Widerstand war, alles wegzunehmen oder zu vernichten, was der Fortführung des Krieges förderlich sein konnte, gegen Zahlung zu requiriren, was man selbst zur Kriegführung brauchte, offene Orte, die Miene zum Widerstand machten, wie feindliche Festungen, Personen, die eine drohende Haltung annahmen, bewaffneten Feinden gleich, die männlichen Einwohner als feindliche Soldaten zu behandeln, das war die Richtschnur und Regel, welcher s. Zt. der englische Admiral Cockburn bei Bekriegung der amerikanischen Küsten folgte.

Zwischen dieser Regel und dem „privilegirten Seeraub" ist nach Anschauung der heutigen Humanisten nur ein geringer Unterschied, sie verhält sich aber wie der Tag zur Nacht, wenn man sie mit der auch von vielen Humanisten gebilligten neuen Schule Aube-Charmes vergleicht.

In dem Augenblick, wo dies geschrieben wird, vollzieht sich die schon lange vorbereitete russisch-französische Flotten-Verbrüderung. Geschwaderbesuche in Kronstadt können nicht gut anders, als in die warme Jahreszeit fallen, und hier will es der Zufall, daß auch die Ferienzeit der europäischen Presse — in Berlin hat man einen ganz besonderen, bezeichnenden Ausdruck dafür — hinzutritt. Da diese Ferienzeit immer nach sensationellen Erörterungen zu suchen pflegt, so konnte es nicht fehlen, daß an jenen Besuch aufregende Schlußfolgerungen geknüpft werden. Kühlere Beobachter wollen finden, daß die Verbrüderung nach ihrem Vollzug weniger politische Bedeutung hat, als zur Zeit ihrer Vorbe-

reitung. Andere dagegen wollen das Kind mit dem Bade verschütten und werfen die Frage auf, ob Flotten überhaupt noch eine Bedeutung haben. Was habe Frankreich seine Uebermacht 1870, was habe Oesterreich sein Sieg vor Lissa 1866 genützt? Warum — könnte man folgern — warum nicht zur alten Wehrlosigkeit zur See zurückkehren; sie ist um viele Millionen billiger, und man befindet sich doch mit dem Aufwand für Seerüstungen auf einem so bedenklichen Wege.

Die öffentliche Meinung ist darüber nicht ganz geklärt, und je mehr man die Betrachtungen ernster Männer darauf hinlenken kann, desto besser wird es sein.

Die hierunter mit dem Titel „Flottenfragen“ folgenden Aufsätze datiren aus einer Vergangenheit von nunmehr sechs Jahren. Es möchte nicht ohne Interesse sein, zurückschauend den Weg zu beobachten, den die öffentliche Meinung und der Lauf der Thatsachen seit jener Zeit genommen hat.

---

2. Flotten-Fragen.

I.

Die „Revue des deux mondes" bringt in den letzten Monaten eine Serie von Artikeln „La reforme maritime", von Gabriel Charmes, deren erster sich die Aufgabe stellt*), nachzuweisen, daß die Seemächte in schwerem Irrthum befangen seien, wenn sie noch immer Panzerschiffe bauen. Strategisch sowohl, wie tactisch huldige man damit falschen Anschauungen und ziehe die wirthschaftlichen Kräfte des Landes in so hohem Maße in Mitleidenschaft, daß die Wirkung einer Art von Selbstmord vergleichbar sei. In neuer Zeit, in welcher soviel von der Geldvertheuerung die Rede ist, übt das natürlich seine Wirkung, auch über Frankreichs Grenzen hinaus. Wenn Jemand in so warmer Begeisterung den Nachweis führt, wie billig Macht zu haben ist, so kann man zehn gegen eins wetten, daß er die Mehrzahl der Gemüther für sich einnimmt. Ein solcher Nachweis wurde in jenem Artikel angeblich in der That geführt. Nahm man die Voraussetzungen, auf die er sich stützte, an, so war nichts einleuchtender, als daß man sich mit den

*) Er führt (Heft vom December a. pr.) den Specialtitel Torpilleurs et canonnières und ist vom Verfasser in einer Broschüre „Sogenannte Tagesfragen" bei Goeritz & zu Putlitz in Braunschweig behandelt worden.

heutigen Anstrengungen auf dem Gebiet der Marine-Politik auf dem Irrwege befand. In lebhaften Farben wurden die Vorzüge geschildert, die bei den heute vorhandenen Mitteln das winzige Fahrzeug besitzt gegenüber dem Coloß, die „Mikrobe", wie es dort heißt, im Kampf mit dem „Mastodon", die Legende vom Kampf mit dem Drachen in die Kriegführung der Gegenwart übertragen; und es ist nicht etwa nur blauer Dunst und leerer, ins Blitzblaue sich ergehender Enthusiasmus, sondern es sind Thatsachen genug zur Stelle, die den weitgehenden Folgerungen wohl als Stütze dienen können.

In der Kriegführung, wie auf dem Uebungsplatz haben die selbstthätigen Torpedos, wenn auch nichts Entscheidendes, doch immerhin soviel geleistet, daß Niemand ihrer entbehren und ohne sie rechnen kann. Es ist die Ueberlegenheit der mächtigen Sprengwirkung der Schießwolle, die keinen Widerstand kennt, über die langsame, mindermächtige des Pulvers, die gesteigerten Widerstandsmitteln immer noch Achtung erweist; und schließlich ist es die Selbstthätigkeit jener unwiderstehlichen Kraft, die es dem Menschen gestattet, das eigenthümliche Fahrzeug zu entsenden, und es den Akt der Zerstörung allein, ohne menschliche Mithülfe, bloß auf dem Maschinenwege, von zusammengepreßter Luft getrieben, vollziehen zu lassen. Man ist noch weiter gegangen und hat es versucht, Fahrzeuge, ohne jede Besetzung mit Menschen, zu entsenden, und vom Lande aus electrisch zu steuern, und damit den Menschen selbst noch mehr der Vermittlerrolle zu entbinden, deren jeder Gebrauch einer Waffe bis dahin benöthigt. Es ist aber nicht gelungen; in den selbstthätigen Torpedos hat man darin die Grenze des Möglichen erreicht.

Die eine winzige „Mikrobe" genügt, — so heißt es nun — einen Panzercoloß zum Sinken zu bringen, und mit demselben Aufwand wie für ein Panzerschiff, kann man fünfundzwanzig solcher winzigen Fahrzeuge, und noch zehn Kanonen-

boote dazu haben. Das muß epochemachend sein, und den Panzerschiffbau verurtheilen; es scheint kaum noch ein Ausweg denkbar.

Der Verfasser jenes Artikels bekennt sich dazu, nicht Ingenieur zu sein, und es war dem Wortlaut auch nicht zu entnehmen, ob er Seeofficier sei; das letztere läßt sich vermuthen, denn er gibt an, den Uebungen des französischen Geschwaders im Mittelmeer beigewohnt, und über die Kriegsbrauchbarkeit der Torpilleurs ein Urtheil gewonnen zu haben. Im Uebrigen sind die Admirale Aube und Jurien de la Gravière angeblich Gewährsmänner für seinen Standpunkt. Bei näherer Bekanntschaft mit den Schriften des letzteren kann man aber die Gewährleistung nicht unbedingt anerkennen, denn sie huldigen nur in beschränktem Maße der Lehre des Herrn Charmes. Während dieser den Begriff des Schlachtschiffes, in der einen oder anderen Form, von Grund aus verwirft, und einen Schwarm kleiner Fahrzeuge an seine Stelle setzt, suchen jene in dem Panzergeschwader noch immer die letzte Entscheidung; sie räumen nur ein, wie ein recht erheblicher Theil dieser Entscheidung von dem Gebrauch jener Schwärme unzertrennbar sei.

Das alte Vorurtheil — und wer ist nach der Meinung Vieler an Vorurtheilen wohl reicher, als die hartgesottene Zunft der Salzwasser-Männer — das alte Vorurtheil, kleine Fahrzeuge seien nicht unter allen Umständen seefähig, ist gehoben durch die langen Reisen zweier Boote, die Herr Normand gebaut hat. Daß sie solche längere Fahrten machen könnten, hatte zwar Niemand in Zweifel gezogen, denn es war öfter geschehen. Von Herrn Yarrow waren eine ganze Anzahl solcher Fahrzeuge unversehrt nach Süd-Amerika, nach Schweden, nach dem schwarzen Meer entsendet worden; und bei derartigen Reisen treten immer Strecken ein, wo man sich mit mehr oder weniger bewegter See abzufinden hat. Der Verfasser des Artikels muß die Möglichkeit solcher

Fahrten für so kleine Fahrzeuge bezweifelt haben, denn die plötzlich bewiesene Seefähigkeit ist ihm eine auffallende Erscheinung. Daß aber mit derselben die Kriegsbrauchbarkeit, — und, was die Hauptsache ist, eine solche unter allen Umständen, — noch nicht bewiesen sei, diesen Gedanken unterzieht er keiner besonderen Betrachtung. Man wird aber doch darauf zurückkommen müssen.

Nichtsdestoweniger muß man einräumen, daß die Vorzüge und vortrefflichen Eigenschaften des neuen Kampfmittels erstaunlich sind. Die in so kleinem Maßstab eingeschlossene, gewaltige, zerschmetternde Kraft will nicht bloß beachtet, sie will als ein neues Kriegsmittel der Zukunft in Rechnung gezogen sein.

Charmes sieht in der Herstellung und Beschaffenheit der Seestreitmittel, insbesondere der Schiffe, gegenwärtig Wirrwar und Ziellosigkeit. Er schreibt es im Wesentlichen zwei großen Umwälzungen zu, die im Lauf dieses Jahrhunderts in der Eigenart der Schiffe eingetreten seien. Als solche Umwälzungen und ihre Ursache bezeichnet er den Dampf und den Torpedo. Mit einer solchen Begründung arbeitet der Verfasser aber etwas einseitig auf seinen Zweck; er übergeht die Einführung des Panzers und der Anwendung von Eisen und Stahl zum Bau von Kriegsschiffen ganz mit Stillschweigen. Ist man auch in Frankreich thatsächlich erst spät dazu geschritten, das Holzmaterial der Schiffskörper durch Eisen zu ersetzen, so ist man doch mit der Anwendung des Panzers vorangegangen; die Einführung desselben datirt von den gepanzerten Batterien, die beim Bombardement von Kinburn im Krimkriege zur Geltung kamen, und denen in Frankreich sogleich der Bau der „Gloire“, in England der des „Warrior“ folgten. Daß von da ab sehr viel Aufwand und Abwechslung in Versuchen stattfand, liegt auf der Hand; daß eine vollkommene Ziellosigkeit oder „Anarchie“, wie der Verfasser sich ausdrückt, eingetreten sei, ist zu bestreiten; es

kann im Gegentheil behauptet werden, daß man den Forderungen, die sich gegenüber standen, und die sich Schritt für Schritt überboten — wir verstehen darunter den Panzer einer-, das Geschoß andererseits, — mit großer Besonnenheit gefolgt ist; es ist für solche Behauptung gewiß kein schlechter Beleg, wenn die Erstgeburten jener Zeit noch heute, wenn auch nicht in erster, doch immerhin noch in zweiter Linie als brauchbar angesehen werden. Daß sie stellenweis sogar noch in der ersten Linie stehen, ist, wenn auch kaum gerechtfertigt, doch immer eine Stütze der Behauptung.

Man hat vielfach in Zweifel gezogen, ob der Uebergang vom Holz zum Eisen überhaupt eine glückliche Idee gewesen sei, und, wem die Poesie im stolzen Anblick jener herrlichen Zwei- und Dreidecker mit ihren in Schönheit und Ebenmaß vollendeten Verhältnissen nach wie vor über den trockenen Nutzen geht, wird solche Zweifel auch jetzt noch haben; aber es gehörte gar keine so besondere Geistesschärfe dazu, jenen Uebergang zu erfinden, nachdem die Sprengwirkung der Geschosse zu einer Entwickelung gediehen war, die für Holzwände vernichtend wurde. Es war außerdem unschwer, den Zeitpunkt vorauszusehen, wo die ausschließliche Verwendung von Holz für den Schiffbau zu theuer werden mußte. Auch der Uebergang zum Eisenbau ist kein plötzlicher gewesen. Die Schwierigkeit in der Beschaffung krumm gewachsener Kniehölzer reicht bis in die vierziger Jahre dieses Jahrhunderts zurück; seitdem ist die Erzeugung von Eisen vorwärts gegangen, während die raub-artige Ausnutzung der Holzbestände abnimmt.

Wohl hat man sich Jahre lang wacker darüber umher gestritten, ob Eisen zum Kriegsschiffbau, d. h. zur Herstellung der Schiffskörper, mit Nutzen verwendbar sei; in England war Sir Howard Douglas, s. Zt. die erste artilleristische Autorität, ein Hauptgegner dieser Richtung; namentlich galt die Schwierigkeit, Lecke und Kugellöcher zu verstopfen, als ein

Hauptthinderniß. Versuchsweise wurden damals die Fregatten „Nemesis“ und „Megaera“ in England gebaut, galten aber Zeit ihres Lebens als unbrauchbare Kriegsschiffe, und haben nur zu Transportzwecken Verwendung gefunden.

Der Widerstand gegen die Neuerung beruhte schon damals in nicht geringem Grade auf Vorurtheil; im Uebrigen aber war auch die Herstellung des Schmiedeeisens bei Weitem noch nicht zu der Stufe der Vollkommenheit gelangt, auf der sie sich heute befindet.

Es ist dies nicht der Ort, auf die Entwickelung des Schiffbaus einzugehen; es bedarf nur weniger Andeutungen, um darzuthun, daß die Klage über „Anarchie“, oder Ziellosigkeit auf dem Gebiete des Kriegsschiffbaues, eine ungerechtfertigte ist.

Unter „Anarchie“ versteht man doch Gesetzlosigkeit, den Mangel eines die allgemeine Richtung und Thätigkeit bestimmenden Gesetzes. Wer nicht etwas tiefer in die Sache eindringt, der könnte durch eine ganze Reihe von Erscheinungen wohl zu einer solchen Auffassung gebracht werden. Dahin gehört unter Anderem das Verschwinden des alten Linienschiffes, wie es mehrere Reihen von Kanonen übereinander führte, und nur deshalb für die Schlachtlinie als geeignet angesehen wurde. Es gehört dahin die große Verschiedenheit, die sich aussprach in der Verwendung von Rohstoff, sei es Holz, sei es Eisen, und neuerlich Stahl zur Herstellung der Schiffskörper, die Verschiedenheit der Anschauungen über die Herstellung von Panzerplatten, deren Beschaffenheit gegenüber den Leistungen der Geschosse anfänglich noch viel zu wünschen ließ. Es gehört dahin der viele Jahre dauernde, und noch nicht beendete Streit, ob man der Einhausung der Kanone in einem Thurm oder in einer Kasematte den Vorzug zu geben habe. Beiderlei Verfahren hatte Vorzüge und Nachtheile; man schwankte, ob man die Segelkraft noch ferner zu berücksichtigen oder sich mit dem Dampf allein zu behelfen

habe; als das erstere überwog, kam man zu der Anwendung der Schraubenbrunnen; mit der Vervollkommnung aber der Maschinen, und namentlich der Heiz-Einrichtungen und der Mittel zur Dampferzeugung, neigte man zu der Bevorzugung des Dampfes. Das führte zur Vervielfältigung der Schrauben, um nicht von den Unfällen einer einzelnen Maschine abhängig zu sein. Zu dem Allen trat eine Umwälzung in den inneren Einrichtungen der Schiffe, deren Eintheilung in wasserdicht abgeschlossene Behälter, die Entwickelung des Pumpen- und Röhrensystems zum Entfernen und Einbringen von Wasser, und hundert Dinge, die sich als die Folgen solcher Neuerungen erwiesen. Vor Allem waren Schiff und Kanone in fortwährendem Wachsen, und mit diesem Wachsthum eroberte sich die Maschinerie das Feld, welches sonst dem Handbetrieb gehört hatte. Jeder, der den Neuerungen aufmerksam gefolgt ist, muß einräumen, daß nicht ein sprungweiser, unsicherer, sondern ein durchaus stetiger Fortschritt sich in ganz sicherer Richtung seine Wege gebahnt hat.

Nur der wird das nicht erkennen, der in Voreingenommenheit für irgend eine hervorragende Erscheinung, alles Andere nur von dieser einzelnen Erscheinung aus beurtheilt, und damit für die gesammte Kriegskunst eine neue Grundlage zu schaffen wähnt.

In der Art des Fortganges, den die Neuerungen in der Herstellung der Seestreitmittel genommen, ist in der That Anarchie nicht zu erblicken. Das Gesetz, dem man folgte, ist dasselbe, welches — wenn die Legende wahr ist — dem ersten Napoleon den Ausspruch vindicirt, daß im letzten Ende nur den starken und zahlreichen Bataillonen der Sieg gehöre. Die Wahrheit des Satzes ist unumstößlich, alle Ueberlieferungen früherer Zeiten bestätigen sie, die Gegenwart folgt ihrer Weisung, und die Zukunft wird ihr nicht weniger gehören. Um dieser Wahrheit zu genügen, und ihrem Gesetz folgen zu können, mußten die Schwierigkeiten wachsen in ver-

schiedener Richtung: sie wuchsen in der Verfeinerung des Materials zur Herstellung der Kriegsmittel, und sie wuchsen in dem dadurch bedingten größeren Aufwand an Geldmitteln. Den weniger bemittelten Nationen wurde es mit jedem Schritt vorwärts schwerer gemacht, zu folgen, und in demselben Maße stieg für die Reicheren das Machtbewußtsein. Es ist das ein sehr natürliches Verhältniß, welches sich durch das Ausspielen der Schießwolle gegen das Pulver nicht mit einem Mal umkehren läßt.

Die Anstrengungen, welche der Verfasser der Revue-Artikel als Zustand der Gesetzlosigkeit bezeichnet, folgen einfach dem Gesetz, welches der Kunst sowohl, wie der Wissenschaft vorgezeichnet wird durch das Streben nach größerer Kraftentfaltung zum Ueberwältigen und Wehrlosmachen des Gegners. Daher und aus nichts Anderem stammen die langwierigen Streitfragen von ausschließlichem Dampf gegen hülfsweise Segelkraft, von eisernem Doppelboden gegen Holzbau, von Thurm gegen Breitseite, das versuchende und tastende Herumtappen auf diesem Gebiet, die Mannigfaltigkeit der Formen in der Herstellung der Schiffe; und auch die Frage der Arbeitstheilung, welche der Verfasser jener Artikel zu einem Hauptausgangspunkt seiner Betrachtungen macht, hat zu mancherlei Sonderversuchen Anlaß gegeben. Aber auch sie sind nicht einem regellosen Gedankengang entsprossen, und alle derartige Schöpfungen werden in höherem oder geringerem Maße den Forderungen gerecht, die man an sie gestellt hat. Bei dem einen wie bei dem anderen war es die Verschiedenheit der Schätzung, die man den drei Hauptmitteln des Seekrieges angedeihen ließ, der Kanone, dem Sporn und dem Torpedo; in dem großen Gefechtskörper, dem für die Schlachtlinie der Gegenwart bestimmten Schiff, fand man sie vereinigt; in den kleineren, für ausgesonderte Angriffs- und Vertheidigungsmittel bestimmten Gefechtskörpern, fand man sie getrennt; ein Verfahren, welches ohne Zweifel verständlich ist.

Man kann ein solches Vorgehen ebenso wenig gesetzlos nennen, als das mit dem häufigen Wechsel der Anschauungen im Gebiete der Kriegskunst zu Lande gegenwärtig der Fall ist. Die Vervollkommnung der Mittel fordert auch da ein Umhertasten im Gebiet der Versuche, wie andere Jahrhunderte es nicht erlebt haben; die Zwecke der Reiterei, die Bewaffnung und Handhabung des Fußvolkes, die Abwechselungen im Gebrauch schweren und leichten Geschützes, die Aenderungen in Zweck und Einrichtung der Festungsbaukunst und des Festungskrieges überhaupt, seine Beziehungen zur beweglichen Kriegsführung; alles das beschäftigt heut die Geister in ganz ähnlichem Maße, ist aber keine Anarchie, sondern folgt denselben bestimmten Gesetzen, wie jemals. Es ist das moralische Element des Menschen, die Vervielfältigung und Zusammenfassung desselben Elementes im Bataillon, welches immer wieder der gesammten Richtung als Wegweiser dient, und für Alles die Grundlage bildet.

„Soyez nombreux“, sagt der Lehrer der Gefechtskunst, auf welchen der Verfasser sich beruft, und auch diesen Ausspruch kann man nicht als das Zeichen von Gesetzlosigkeit auf dem Gebiet der Gefechtskunst zur See betrachten, denn es ist immer dieselbe einfache Lehre, die derjenigen Nation die Uebermacht gibt, die am ergiebigsten ist in Stahl, Eisen und Bronce und anderen Dingen, unter denen die gestählten Männerherzen nicht in letzter Linie stehen.

Es ist ein sehr stetiges Gesetz, welches die Dampfhämmer zu ihrer heutigen Größe gedeihen ließ, um die massiven Schiffstheile herzustellen, welches zur Erzeugung der riesigen Stahlblöcke für die großen Kanonen führte.

Aber die Aufforderung „zahlreich“ zu sein auf dem Schlachtfeld, beantwortet unser Verfasser mit seinem Schwarm von „Mikroben“, welchen Ausdruck er für Torpedo- und kleine Kanonenboote mit Vorliebe braucht. Daß er damit jedes Gesetz, welches bis dahin für die Gefechtskunst gegolten,

über den Haufen wirft, rechnet er für nichts, denn es gibt nach ihm kein Gesetz; „Anarchie“ ist für ihn seit Einführung des Dampfes an der Tagesordnung.

Wenn wir sagten, das Streben nach überwiegender Zahl der Schlachtschiffe habe dem heute und bisher geltenden Grundsatz seine Richtung gegeben, so genügt das nicht. Das scheinbar wilde Streben auf dem Gebiet des Schiffbaues bedarf noch einer anderen Erklärung. Bis zu einem gewissen Grade vermochte die Kunst den Forderungen zu folgen, die man für Schutz und Trutz in der Herstellung der Panzerstärken und der Kanonen zu stellen hatte. Es wurden für das Eine weder ganze Unverwundbarkeit noch für das Andere ganze Zerstörungskraft erreicht. Mit dem Panzer kam man zu den riesigen Platten von einem Fuß Dicke, die, zusammengestellt mit Holz und Eisenhaut des Schiffes, verstärkte Panzerwände von mehreren Fuß Stärke ergaben, und mit der Herstellung der Kanonen zu Blöcken von einem Umfang, den herzustellen bis dahin für unmöglich gegolten hatte.

Hätte man darin weiter gehen wollen, so mußte man sich zu Größen-Verhältnissen entschließen, die in vielen anderen Beziehungen unzuträglich waren. Ein mäßiger Tiefgang ist nicht ungestraft zu überschreiten, und in engen Gewässern verbietet die freie Bewegungskraft das Ueberschreiten einer gewissen Größe.

So kam man auf den Ausweg einer theilweisen Panzerung; nicht, als ob man einen solchen Ausweg nicht auch schon früher erkannt hätte. Die Stufenleiter der Größe hatte auch früher schon damit gerechnet, aber jetzt schritt man, — es war in der ersten Hälfte der siebziger Jahre — zu dem, was man heute das „Barbette-System“ nennt.

Da der Verfasser des Revue-Artikels hie und da Neigung hat, sich auch auf den Vorgang der deutschen Admiralität zu berufen, so wäre ihm hier die Gelegenheit gegeben; denn der deutschen Admiralität von damals gebührt das Verdienst,

jenen Schritt zuerst gethan zu haben, ein Schritt, der sowohl von England, wie von Frankreich, also den Hauptseemächten, unverweilt und im großen Maßstabe nachgeahmt, und — was mehr sagen will — beibehalten und ausgebildet worden ist.

Der Vorgang ist ein Beispiel, wie in allen diesen Dingen doch ein Gesetz waltet. Um die Lebensfähigkeit, d. h. die Bewegungskraft des Schiffes in günstigstem Maße zu sichern, verzichtete man in der Freilegung der Batterien auf die früher angestrebte Sicherung der die Batterien bedienenden — ersetzbaren — Menschen.

In England ging man noch einen Schritt weiter, schränkte die Bedeutung der Lebensfähigkeit noch mehr ein, verlegte sie in die sogenannte Citadelle, und verzichtete auf den um das ganze Schiff herumlaufenden Panzergürtel.

Zu einer näheren Erörterung dieser Dinge ist hier nicht der Ort; sie werden nur angeführt, um zu zeigen, wie das Verfahren in der Herstellung der Gefechtsmittel einem Gesetz folgte, und nicht regellosem Gedankengang.

Auch in der Manöverkunst oder Taktik muß man bestreiten, daß Gesetzlosigkeit besteht, wie es der Verfasser des Revue-Artikels zu verstehen geben möchte. Die Anforderungen, die heute auf diesem Gebiet gestellt werden an die Leistungen der Flotte, an die Leitung der Führer, an die Arbeit der Menschen und an die Bewegungsart der Schiffe, sind nicht so himmelweit verschieden von dem, was frühere Zeit uns überliefert hat. Wohl möchte der Verfasser uns glauben machen, daß die Bewegungen der Gefechte und Schlachten zurückliegender Zeit den damals gültigen Regeln mit Genauigkeit gefolgt sind. Man irrt, wenn man glaubt, das sei wirklich der Fall gewesen. Annähernde Regelmäßigkeit der Bewegung hat hie und da stattgefunden; gewöhnlich aber waren es nicht die entscheidenden Schlachten, wo das zutraf. Nicht mit Unrecht verkündet der Verfasser das „melée“, den Wirrwar der Schiffe als die Regel in dem Kampf der Zukunft;

er irrt sich, wenn er glaubt, daß das in den früheren Entscheidungskämpfen nicht ganz ähnlich gewesen sei. Man pflegt die Angriffsart Nelson's beim Beginne der Schlacht von Trafalgar als eine Ausnahme, als eine Abweichung von der Regel zu bezeichnen, und wer das behauptet, hat grundsätzlich nicht Unrecht, denn die taktische Regel lautete anders, wie denn die auch vom Admiral eigentlich befohlene Gefechtsordnung anders gestaltet war. Aber der gesunde Menschenverstand, der mit kaltem Blute gehandhabt, sich über das Alltägliche hinwegsetzt, gibt dem überlegenen Führer die Richtschnur für die Art seines Angriffs. Wieviel tief ausgedachte Regeln hat man nicht jenem entscheidenden Act von Trafalgar entnehmen wollen, und doch hält von Allem, was man daraus ableitet, nur das Eine Stand, daß dem kräftigen, seelenstarken, auf die untergebene Schar von Menschen bauenden Führer einer in Kriegstüchtigkeit geschulten Flotte die Ehre des Tages gebührt und auch zufällt.

Man braucht nur den Bewegungen der Schiffe in jener Schlacht mit Aufmerksamkeit zu folgen, um zu erkennen, daß auch die damalige Gefechtsordnung von dem, was der Verfasser das „melée" nennt, sich nur unwesentlich unterschied, und daß an eine linienmäßige Bewegung, wie man uns glauben machen möchte, gar nicht zu denken war. Wo solche linienmäßige Bewegungen stattfanden, da ist in der Regel ein unentschiedener Verlauf das Ende gewesen.

Daß auch in den Kämpfen der Zukunft der Verlauf ein ähnlicher sein wird, unterliegt keinem Zweifel; aus der Beschaffenheit der heutigen Gefechtsmittel, aus der Vollkommenheit der in der Bewegungsart zur Geltung kommenden Kräfte ist es nicht herzuleiten. Die durch jene Vollkommenheit, durch die Ungebundenheit an Wind und Wetter gewährleistete Sicherheit der Bewegung, könnte viel eher auf das Gegentheil schließen lassen. Ein solcher Schluß würde aber der Wirklichkeit nicht entsprechen.

Daß die alten Grundsätze von „Bedeutung der Seeherrschaft“, von der „Art der Kämpfe um dieselbe“, von den „Formen und Mitteln der Kriegführung“ lediglich Gespenster seien, nur noch brauchbar für Ammenmärchen in der Kinderstube, ist leicht behauptet und wird gern geglaubt. Die Mehrzahl der Menschen wird damit leicht getäuscht, denn die Behauptungen solcher Art sind leichter gemacht als widerlegt, namentlich, wenn der Geldbeutel eine Rolle dabei spielt.

Auch mit neuen Grundsätzen ist man schnell fertig, wenn die Wirklichkeit nur in einem einzigen Fall den Anhalt bietet, um den neuen Grundsatz zu entwickeln. Wollte man aus dem Untergang des „Re d'Italia“ folgern, daß fortan nur mit dem Sporn gekämpft werden müsse, so wäre das zwar abgeschmackt, aber die Behauptung hätte doch immer noch einen Schatten von Begründung; folgert man aber, daß Schiffe nicht mehr in den Kampf geführt werden müßten, weil sie zerstörbar seien mittels des Sporns, so wäre das eben nur abgeschmackt, würde aber doch wohl von Vielen gern geglaubt werden.

Nachdem erzählt worden, daß es feste Regeln für die Formen des Kampfes nicht mehr gebe, kommt man zu dem Schluß — der aber keineswegs neu und nicht erst in der Periode des Dampfes und der Schießbaumwolle erfunden, — daß ein Admiral sich nur durch die Forderungen des Augenblicks leiten lassen dürfe; die Gestalt der Aufstellung seiner Schiffe habe er lediglich abhängen zu lassen von der Form der Aufstellung des Gegners; nur kaltes Blut, rüstig arbeitender Verstand und unerschütterlicher Nerv seien die Elemente, die den Sieg verbürgen. Das ist alles so wahr, daß es kaum der Anführung bedarf; man muß nur eben hinzufügen, daß auch sonstige Ueberlegenheit in Zahl und Stärke doch nicht so ganz unwichtig sind. Man braucht deshalb dem letzteren nicht den Vorrang einzuräumen, und kann sich mit gutem Glauben dem Ausspruch jenes britischen

Seeofficiers anschließen, welcher sagte: „Derjenige Admiral bleibt Sieger, der im Getümmel den besten Appetit hat“.

Das unentschiedene Gefecht zwischen „Huascar“ und „Shah“ wird von Charmes verwandt als Beweis für die angebliche Entwerthung der Artillerie. Das kleine Peruanische Panzerschiff wird von zwei ungepanzerten Englischen Kreuzern angegriffen, und mehrere Stunden lang ohne Erfolg bekämpft. Die Beschädigungen des „Huascar“ waren nur unbedeutend. Es war ein ganz interessanter Kampf; er beweist aber nichts von dem, was der Verfasser daraus herleitet. Wäre „Shah“ ein Panzerschiff gewesen, was er nicht war, denn er besaß nur dünne Wände von Eisenblech, so würde der Verlauf ein anderer gewesen sein; im Wesentlichen fand hier ein Entfernungs-Gefecht statt, bei welchem vorübergehende Annäherungen hie und da vorkamen. Die Artillerie des „Shah“ entsprach seiner Nichtbestimmung für den Panzerkampf, und im Uebrigen war eine merkwürdige Erscheinung jenes Gefechtes die Thatsache, daß das einzige Geschoß, welches durch die Panzerwände des „Huascar“ gedrungen ist, eine 32pfündige runde Kugel war.

Zwischen den Ergebnissen der Schießplätze und dem Ernstkampf finden Unterschiede statt, deren Bedeutung man noch nicht ganz zu würdigen versteht.

Man könnte der sehr sinnreichen Ausführung des Herrn Verfassers des „Revue-Artikels“ vielleicht mehr entgegenkommen, wenn er nicht in fast allen seinen Voraussetzungen etwas zu weit über das Ziel hinaus ginge. So klagt er die heutigen Taktiker an, daß es ihnen unmöglich sei, über eine richtige Form des Angriffs ins Reine zu kommen; bis auf einen gewissen Grad hat er darin Recht, übersieht aber, daß nur der auf dem richtigen Standpunkt steht, der an eine Form, die grundsätzlich festzustellen sei, nicht glaubt, und daß es falsch ist, eine solche ein für alle Mal erfinden zu wollen.

Der Revue-Autor will nichts mehr und nichts weniger,

als die Auflösung des bisher in einheitlichen großen Körpern zusammengefaßten Kampfwerkzeugs, und er will das in der Meinung, daß die kleinen Theile, in welche er es zerlegt, jeder für sich, fast ebenso wirksam und stark sind, wie das Ganze.

Um das nachzuweisen, bedarf er der gründlichen Beseitigung einer Reihe vermeintlicher Vorurtheile. Dahin rechnet er die bisherige Art und den bisherigen Zweck des Seekrieges, beide müssen nach seiner Meinung eine andere Richtung nehmen. Dahin rechnet er die Beseitigung des sogenannten Kaperei-Artikels im 1856er Pariser Vertrag, dem er nur illusorische Bedeutung beilegt. In dieser Beziehung sind wir nicht ganz abgeneigt, dem Verfasser beizustimmen, obschon wir uns wohl bewußt sind, die jetzt im philanthropischen Geleise sich bewegende öffentliche Meinung stark zu verletzen.

Er rechnet ferner dahin die endliche Beseitigung der Geschwaderkämpfe, denn auf dem weiten, von so reicher Beute in allen Himmelsrichtungen strotzenden Ocean sind vereinzelte Schlachten ohne Sinn und ohne Nutzen. Die Beute allein ist fernerhin der Zweck; dazu bedarf es nicht schwerer Artillerie, dazu braucht man nur Dampf, Leichtfüßigkeit, und einige nicht zu schwere Waffen zur Vertheidigung gegen seines Gleichen. Zudem ist schwere Artillerie nur geeignet, dichte und schwere Rauchwolken zu erzeugen, die das Zielen verhindern, und dem Getroffenwerden doch keinen Einhalt thun — offenbar ein kleiner Widerspruch, der aber kein Hinderniß bildet, die kühnen Betrachtungen zu Ende zu führen.

Nachdem die Nutzlosigkeit der schweren Artillerie dargethan, wird auch der Taktik das Todesurtheil gesprochen. Sie war früher vorzüglich, ist heute aber nicht mehr brauchbar. Nun könnte man darüber streiten, ob es mit der früheren Vorzüglichkeit wirklich an dem war; wir wollen aber hier noch nicht darauf eingehen, da die von Herrn Charmes vorgeschlagene neue Taktik uns ohnehin darauf zurückbringt.

Die erste Frage ist, ob wirklich die den Seekriegen früher innewohnenden Zwecke heute veraltet und hinfällig geworden sind. Charmes beweist das aus den Erlebnissen des französisch-deutschen und des russisch-türkischen Kriegs. Die zur See schwachen Parteien sind in beiden Fällen Sieger geblieben. Wir wollen in diesem Punkte mit dem französischen Verfasser nicht rechten, denn der Gegenstand würde einer sehr eingehenden Abhandlung bedürfen, und man würde auf die Einzelheiten jener Feldzüge in einer Weise eingehen müssen, wie es für das, was hier in Frage steht, nicht nöthig ist. Man könnte einfach fragen, wie es sich wohl gestaltet hätte, wenn die Verhältnisse zur See gleich oder umgekehrt gewesen wären. Uneingeweiht, wie wir sind, in die Geheimnisse der Generalstäbe, scheint uns die Frage, ob dann eine sogenannte Nord-Armee in Frankreich überhaupt möglich war, doch nicht so einfach zu liegen. Und ob sich der Sultan am Bosporusufer sicherer gefühlt hätte, steht dahin.

Die Beseitigung der Geschwader wird auch als eine direkte Folge der nicht mehr nothwendigen, und nicht mehr möglichen Blokaden betrachtet. Nicht mehr nothwendig, denn die Schiffe sind, ehe sie ihren Bestimmungsort erreichen, auf hoher See bereits gekapert; nicht mehr möglich, weil im Gegensatz zu den früher maßgebenden Wind- und Wetterverhältnissen die den Schiffen mittelst des Dampfes innewohnende freie Bewegungsfähigkeit den engen Einschluß durch ein Blokade-Geschwader verbietet. Dadurch, so sagt der Verfasser, seien auch die sogenannten „Blokadebrecher“ entstanden, die er eine Neuerung nennt. Darin muß man ihn jedoch berichtigen. Sie sind nur insofern eine Neuerung, als vor dem amerikanischen Kriege, wo sie neu auftauchten, ein fünfzigjähriger Frieden war. Gelegentlich der alten Seekriege redete man nicht davon, weil damals von so engen Blokaden, wie sie z. B. bei Charleston stattfand, gar keine Rede sein konnte, und weil von den damaligen Blokaden nur ein Procentsatz

des ein- und auslaufenden Schiffsverkehrs betroffen wurde. Wenn damals sogenannter „auflandiger Wind“ war, mußten nicht nur das Hauptgeschwader, sondern auch die von den Engländern „inshore squadrons“ genannten Abtheilungen eine beträchtliche See-Höhe aufsuchen, und sich auf respektvolle Entfernung halten. Das ist heute nicht mehr nöthig; denn die blockirenden Schiffe können sich auf Dampf und auf Anker verlassen, was sie damals nicht konnten. Ein so enges Blokade-System, wie das vor den Häfen der Südstaaten gehandhabte, war früher nicht denkbar, und ist in Folge dessen auch in keinem der früheren Kriege vorgekommen. Man könnte wohl fragen, ob ein so kühner Zug, wie der vom Admiral Bruix von Brest nach Genua, um mit Morean Fühlung zu nehmen, heute möglich wäre. Jener Zug hatte zwar kein Resultat, das thut aber nichts zur Sache. Es ist nicht anzunehmen, daß der „Revue“-Autor die Frage bejahen würde.

Daß der Disput um die Handelsherrschaft zur See der Kern der Frage sei, wird anerkannt; die Entscheidung des Disputes soll in der Kaperei gefunden werden; daß sie eine Rolle spielen wird — troß aller Menschenfreunde — kann auch hier ohne Weiteres eingeräumt werden; daß sie aber den Ausschlag geben wird, ist schlechterdings zu bestreiten.

Man braucht die Tragweite des Schreckens, den das Vorhandensein der Kaper einflößt, nicht zu unterschätzen; man kann sie sogar, wenn man auf frühere Kriege zurückgeht, sehr hoch schätzen; die Rolle, welche die französische Kaperei in den napoleonischen Kriegen gespielt hat, war ganz dazu angethan, recht achtbaren Schrecken einzuflößen, aber im Vergleich mit dem Hund bleibt der Hase nur was er ist, und wäre er auch — was er in vielen Fällen war — ein tapferer, muthiger Hase.

Liegt es aber nicht auf der Hand, wird da gesagt — und nach Allem, was auch hier bezüglich der Vortheile der überlegenen Anzahl der Schlachtschiffe eingeräumt worden,

scheint es berechtigt —, daß es für einen Admiral geradezu Narrheit wäre, eine ihm in der Zahl überlegene feindliche Eskadre anzugreifen? Damit wird die Frage, um die es sich hier handelt, auf die Spitze des Degens gestellt, und entzieht sich eigentlich der wissenschaftlichen Erörterung. Es läßt sich darauf nichts Anderes erwidern, als daß solche Fragen niemals für die Zukunft und Gegenwart, sondern immer nur für die Vergangenheit, für diese aber in recht erschöpfender Weise beantwortet werden. Die Kriegsgeschichte ist es, die darüber hinreichende Auskunft gibt, in praktischen Fingerzeigen für die Vergangenheit, aber nur in moralischen Lichtblicken, wenn man sich so ausdrücken darf, für die Zukunft.

Die Anführung des Beispiels von Lissa ist ganz bezeichnend, nur darf man bei der Beurtheilung der taktischen oder Gefechtsverhältnisse dieser Schlacht, die strategischen Mißverhältnisse nicht übersehen. Man kann der Meinung sein, daß die ganze Entwickelung jenes Vorgangs im Widerspruch stand mit den Grundsätzen einer verständigen Kriegführung, und daß der Graf Persano — vielleicht — nicht der allein Schuldige war. Mit diesem Ausspruch soll indeß dem gegen den Admiral Albini ausgesprochenen Urtheil — in der Schlußfolgerung wenigstens für die hier vorliegende Frage — nicht unbedingt beigetreten werden, ohne damit zu billigen, was nicht zu billigen ist. Es mag zugegeben werden, daß italienischerseits Alles gethan war, um dem persönlich überlegenen Gegner den Sieg nach Kräften zu erleichtern; und wir haben die schuldige Achtung vor der in der That hohen Ueberlegenheit des Siegers von Lissa, man darf aber für die seinem Gegner sehr nachtheilige Lage nicht allzublind sein.

Schiffe sind erst in zweiter Linie dazu da, Mauern einzuschießen, ihr erster Zweck gilt edlerem Sport, und die Schlüsse, die der Verfasser aus jenem Vorgang für die Zukunft zieht, sind deshalb nicht ganz berechtigt.

Sein Hauptbeweis für die Nutzlosigkeit der Geschwader und des Geschwaderkampfes liegt in den Hergängen, die sich aus dem letzten russisch-türkischen Krieg entwickelten, und die einen Krieg zwischen Rußland und England zu verheißen schienen. Das plötzliche Erscheinen einer aus mehreren — er sagt: sieben — Kreuzern und Transportschiffen bestehenden russischen Eskadre vor San Francisko betrachtet er an sich als eine halbe Entscheidung. Die damit geschaffene Lage wird durch die Werthe gekennzeichnet, die England in dortigen Gewässern in schwimmenden Waaren besitze, und die sich auf die Höhe von etwa 160 Mill. Pfd. Sterl. belaufen.

Man kann nicht zugeben, daß mit der Schilderung etwas bewiesen wird, denn es ist nicht zum Krieg gekommen, und damit hat die Erörterung ein Ende. Die „Enthüllungen“ der „Pall-Mall-Gazette“ sind Jedermann noch zu frisch in der Erinnerung, und es ist daher nicht zu bezweifeln, daß die hier aufgestellte Behauptung von der trostlosen Lage Albions, trotz seiner stolzen Geschwader, die öffentliche Meinung Europa's mit sich reißt.

Es ist schwer, gegen einen solchen Strom zu schwimmen, noch schwerer, ihn zu hemmen, und gegen die Schlüsse aus jenen Enthüllungen sich zweifelnd zu verhalten, damit erregt man heutzutage nur mitleidiges Achselzucken. Im Augenblick, wo dies geschrieben wird, sind die Geister wieder in ganz ähnlicher Weise erregt, und die nahezu — vermeintlich — hülflose Lage Englands bildet den Gegenstand vieler in eine Art von Mitleid hinüberspielender Betrachtungen. Es müsse doch wohl so sein, denn in England selbst würden es einem die Pflastersteine erzählen, wenn sie reden könnten. Wer es aber weiß, wie der Parteigeist sich seine Kampfmittel schmiedet, der legt auf jene Straßenpredigten keinen allzugroßen Werth. Es ist richtig, dem „Soyez nombreux!“ hat man nicht die genügende Gerechtigkeit widerfahren lassen; es ist aber doch wohlgethan, neben dem Gewicht der Zahl auch

dem Werth kriegerischer Tugend überhaupt noch einige Wichtigkeit beizulegen, die im Verein mit einigen anderen Vorzügen, worunter die finanziellen nicht die letzten sind, die Sache nicht so hoffnungslos erscheinen läßt.

Charmes citirt die farbenreiche Schilderung des Unterganges der englischen Handelsherrschaft aus jenem berühmten Pamphlet „die Schlacht bei Dorking" — indem er als Ursache statt jener Schlacht die Kaperei einsetzt. Der Seehandel wird durch dieselbe unter eine andere Flagge gebracht, von der er nicht zurückkommt. Die Alabama's des amerikanischen Krieges hätten solche Wirkung auf den Handel der Nordstaaten gehabt; nie, seit jener Zeit, wäre derselbe wieder zu Kräften gekommen.

Die Frage ist, ob „la guerre de course" den Niedergang des Handels, d. h. des Seehandels unter eigener Flagge nur auf Zeit oder auf ewige Dauer herbeiführt.

Man mag von vornherein zugeben, daß der Hergang selbst sehr bedeutsam ist, und die Auslieferung der gesammten Rhederei an eine andere — neutrale — Nation sich nicht gerade mit dem Begriff „Patriotismus" deckt. In größerem Maßstabe hat er in neuerer Zeit während des amerikanischen Secessionskrieges, in geringerem während des Krimkrieges stattgefunden. Die über See zu verschiffenden Waaren nahmen in jenem Falle ihre Zuflucht zur englischen Flagge, und sind auch nach eingetretenem Frieden dieser Zuflucht treu geblieben. Es ist u. A. eine Thatsache, daß der gesammte Getreide-Verkehr zwischen den Staaten und England — ja, man kann sagen, zwischen den Staaten und dem größeren Theil des europäischen Continents — unter englischer Flagge stattfindet. Ja, noch mehr als das: der gesammte Betrieb des Getreide-Geschäfts, mit der einzigen Ausnahme der Erzeugung an Ort und Stelle, befindet sich in englischen Händen. Man wird nicht behaupten wollen,

daß letztere Thatsache eine Folge des Secessionskrieges und des von der Alabama verbreiteten Schreckens gewesen sei.

Das deutet aber auch gleichzeitig darauf hin, daß zu jenem Verharren des Handelsverkehrs unter fremder Flagge nicht bloß der Krieg, sondern auch noch manche andere Umstände beitrugen. Dazu gehört u. A. der Umstand, daß der Schiffbau in den Vereinigten Staaten, trotz mannigfacher Staatshülfe, wenig rentabel ist, namentlich nach dem Uebergang vom Holz- zum Eisenbau.

Schon dieser eine Umstand würde jenes Verharren fast zur Genüge erklären, und es ist hier nicht der Platz, um sich über die mit Schutzzoll und Freihandel in Verbindung stehenden Verhältnisse auszulassen.

Thatsächlich findet die Behauptung, der Uebergang der Handelsflagge schädige auf die Dauer, vielen Glauben.

Neuerdings war der Brief eines „who knows“ in der Times zu lesen, der erklärt, wie er die Befürchtungen des Herrn Gabriel Charmes in jener Beziehung vollkommen theile und ein Gegenmittel in Vorschlag bringt. Dasselbe soll in nichts Anderem bestehen, als in dem Erlaß eines Gesetzes, welches den Verkauf eines Handelsschiffes beim Ausbruch eines Krieges für infam erklärt. Es ist ein schneidiger Vorschlag; nur schade, daß er wohl kaum Anklang finden würde. Obgleich ganz anderer Art, steht er doch auf einer Linie mit der seit vielen Jahren geträumten „Freiheit des Privateigenthums zur See“, für die man auch noch keine Einstimmigkeit gefunden hat. Der Briefsteller erklärt sich mit den gesammten Ausführungen des Herrn Gabriel Charmes sehr einverstanden; er übersieht aber, daß sein Vorschlag mit jenen Ausführungen in direktem Widerspruch steht. Denn wenn der Vorschlag des Briefstellers durchginge, dann würde die ganze Kriegführung des Herrn Charmes zwar an Bedeutung gewinnen, man würde aber von der Voraussetzung ausgehen müssen, ein Handelssystem sei dazu da, die Art

der Kriegführung zu begründen, und den Krieg zu ernähren.

Auch die Schlacht von Dorking wird wieder herbeigeholt. Sie ist die jedesmal willkommene demonstratio ad oculos, wenn John Bull geängstigt werden soll. Die Schrift war, als sie geschrieben wurde, wohl an der Zeit, denn die öffentliche Meinung Englands bedarf starker Reizmittel, um sich zu dem aufzuraffen, was eine widerwärtige Nothwendigkeit fordert. Streng genommen enthält jene Schrift, von den sarkastischen Ausfällen auf die manchesterliche Politik des Laissez-faire abgesehen, in militärischer Hinsicht nichts wirklich Positives, wirkte aber als heilsames Schreckgemälde. Auch der Verfasser des Revue-Artikels benutzt es als willkommene Staffage und wirft die Frage auf, ob denn die 15 Millionen Tonnen Einfuhr, und die 17 Millionen Tonnen Ausfuhr alle von Panzergeschwadern eskortirt werden sollen? Schon in einer Frage liegt manchmal viel Wirkung, zumal, wenn sie so gestellt ist, daß es einer Antwort gar nicht bedarf. Aber die Frage liegt nicht so. Daß im Kriege eine Streitmacht nicht überall sein kann, ist ein auch dem Uneingeweihten geläufiger Satz, und es ist eben selbstverständlich, daß sie nur da sein muß, wo sie den ihr ebenbürtigen Gegner zu bekämpfen, beziehungsweise zu schlagen hat.

Daß der große Handelsverkehr sich eine neue Flagge sucht, wenn der Krieg andauert, hält der Verfasser für selbstverständlich, ebenso, daß er sie unter der heutigen Menge von jungen aufstrebenden Handelsnationen findet, was gern zugegeben ist. Er sieht aber keinen Grund, weshalb nach einmal stattgefundenem Wechsel eine Umkehr nach Friedensschluß stattfinden müsse. Ob eine solche Wiedereinsetzung stattfinden muß, möge dahingestellt sein; die Möglichkeit der Umkehr ist aber nicht zu bestreiten, und es lassen sich auch für die sehr große Wahrscheinlichkeit der Umkehr gewichtige Gründe anführen. Das sind in erster Linie das für diese

Art von Verkehr günstige Klima, die günstige Lage und Küstenbeschaffenheit, der einer solchen Art von Betriebsamkeit und dem Gewerbfleiß so sehr zu Hülfe kommende Charakter, die Ausdauer und die Energie der Bevölkerung und sonstige dem Verkehr zu Hülfe kommende Erleichterungen. Für die Volkseigenschaften gibt es vollwichtige Concurrenten, es steht aber dahin, ob man Ersatz findet für alles Andere. Jedenfalls sind es Gründe, die an sich hinreichen, so lange es an Gegengründen fehlt.

Heutzutage ist man in der Statistik sehr weit, und die Schilderung der Vorgänge auf allen Gebieten wird durch die Zusammentragung von Thatsachen sehr erleichtert. Früher war das nicht der Fall, und man hat keine Kenntniß von dem Umfang der Verwüstung, den die französische Kaperei zur Zeit der napoleonischen Kriege zu Wege gebracht. Sie kann nicht gering gewesen sein, denn der ganze Betrieb des Geschäftes erfreute sich einer Vollkommenheit im Unternehmungsgeist, Tapferkeit, Energie der Führer, wie sie Manchem der damaligen Flotten-Officiere hätte als Muster dienen können. Wenn trotzdem ein englischer Minister im Stande war, der Friedenspartei im Parlamente entgegenzuhalten, wie der englische Handel sich im Laufe des Krieges verdreifacht habe, so möchte das Beispiel jener Beweisführung wohl die Wage halten; es liefert uns, für die damalige Zeit wenigstens, den Belag, wie sehr die Entscheidung im Seekriege gerade umgekehrt in den Geschwaderkämpfen liegt.

Was nun aber eine Nation bis dahin als Vorzug der Stärke besessen, soll jetzt ausgeglichen werden durch die „Bewaffnung des Schwachen“ mit Streitmitteln, die nicht der Alleinbesitz des Starken und Reichen, sondern die auch ihm, dem Armen, zugänglich sind. Und weil sie ihn stärker machen, als der Starke jetzt ist — denn es ist das mächtige Dynamit gegen das schwächliche Pulver — findet die Ausgleichung

statt, und die Freiheit der Meere ist gesichert. Warum später der Vorzug der Stärke und des Reichthums, auch wenn diese Behauptung zuträfe, nicht abermals zur Geltung kommen soll, wird leider verschwiegen.

Man könnte wohl fragen, warum statt des Titels „Reforme maritime“ nicht der viel erhebendere: „La vertu civilisatrice de la course“ gewählt worden ist. Für eine solche Erkenntniß scheint man das Zeitalter noch nicht reif erachtet zu haben, und doch ist es der Ausgangspunkt der ganzen Frage.

Es ist eine eigenthümliche Erscheinung, daß man Herrn Gabriel Charmes nur deshalb so ernst nehmen muß, wie es hier geschieht, weil seine Schlußfolgerungen und sein Nachsatz nicht nur von der Mehrheit geglaubt, sondern als neue Lehre anerkannt wird. Seinen Voraussetzungen aber, und seinem Vordersatz, der auf die kriegsrechtliche Bestätigung des Seeraubes in des Wortes allerverwegenster Bedeutung hinausläuft, arbeitet dieselbe Mehrheit entgegen.

Gerade jetzt, wo Niemand zu sagen wußte, ob nicht über Nacht der Kampf zwischen zwei Europäischen Großmächten entbrennen würde, sind hunderte von Federn sachkundiger und rechtsgelehrter Männer thätig, den Seekrieg vom Privatverkehr fern zu halten, um die Flotten der Befriedigung ihrer Kampfgelüste unter sich allein zu überlassen. Der betreffende Artikel des Pariser Vertrages wird dabei vielen Erörterungen unterzogen; aber selbst über die grundlegende Bedeutung desselben — die Frage nämlich, ob alle kontrahirenden Theile jeder für sich gebunden seien — scheint noch nicht überall volle Klarheit zu herrschen.

Man kann den Rechtsgelehrten und den Menschenfreunden im Wesentlichen beistimmen, kann aber doch der Meinung sein, daß bei einem Kriege, bei dem der Seeverkehr maßgebende Bedeutung hat, die Sache sich anders gestalten wird.

Ist der Nichtbeitritt der Vereinigten Staaten zum Pa-

riser Vertrag bloß dem Umstande zuzuschreiben, daß die Abschaffung der Kaperei nicht genügt habe, und die Erklärung, man habe sich dazu nur dann verstehen wollen, wenn die Freiheit des Privateigenthums überhaupt verkündet werde, nicht etwas heikeler Art? Wo zwei Sünden vorhanden, bleibt vor Gott und Menschen die Lossagung von der einen doch immer schon ein Verdienst. Daß in die Stelle der alten die neue Kaperei — die Kaperei unter Kriegsflagge — treten, und daß sie sich möglichst vervollkommnen würde, konnte ein einigermaßen vorausblickender Geist schon damals erkennen.

Daß der Krieg unter Umständen das Aeußerste, und zwar jedes denkbare Aeußerste fordert, und daß dazu auch die Unterbindung eines jeden Verkehrs gehört, und daß sie dann in der unerbittlichsten, empfindlichsten Weise herbeigeführt wird, darin muß man mit Herrn Gabriel Charmes übereinstimmen. Allzu vertrauensselige Menschenfreunde möchte man erinnern, daß die Fortschritte, die bis jetzt zu verzeichnen sind, darin bestehen, Kriegszustände zu schaffen ohne die Form der Kriegserklärung, und Nahrungsmittel in die Liste der Kriegs-Contrebande zu setzen.

Was Charmes von dem gleichmachenden Streben des in der Volkswirthschaft waltenden Gesetzes sagt, von dessen Macht, die wirthschaftlich Starken und Schwachen auf eine Stufe zu bringen, klingt etwas sozialistisch; ein gleiches Bestreben finde — merkwürdiger Weise, wie er sagt — auch auf dem Gebiet des Krieges statt, und man versteht nicht recht, ob das Eine mit dem Anderen bewiesen, oder beides als eine durch das Dynamit herbeigeführte Erscheinung bezeichnet werden soll.

Es ist das einer von den Fällen, wo Glaube und Botschaft nicht ganz übereinstimmen, solange man nicht etwa den wirthschaftlich Schwachen im Punkte der Kriegsstreitmittel mit Sondervorrechten auszustatten beabsichtigt.

Aehnlich wie mit dem Capitel der Blokaden verfährt der

Verfasser des Revue-Artikels mit dem der Landungen. Die Vervollkommung der Schiffahrt betrachtet er nicht als eine Sache, die das Mittel der Landungen und seine Anwendung heutzutage erleichtert. Daß hastig ausgerüstete große Transportflotten früher von dem Augenblicke an, wo sie bereit waren, in See zu stechen, durch ungünstigen Wind wochen- und monatelang aufgehalten wurden, daß von überraschendem Auftreten unter solchen Umständen keine Rede war, und daß das heute anders geworden, scheint übersehen zu werden. Die große Bedeutung überraschender Landungen stellt er für frühere Zeiten nicht in Abrede; er leugnet sie nur für die Gegenwart; bleibt aber die Gründe schuldig; denn die, welche er anführt, sprechen für das Gegentheil seiner Behauptung. Daß die Vervollkommnung des Landverkehrs im Telegraphen- und Eisenbahnwesen den Zweck einer Landung heute herabmindert, braucht nicht geleugnet zu werden; aber auch da sind Umstände denkbar, welche die Bedeutung einer Landung denn doch recht groß erscheinen lassen. Man darf sich nur nicht mit zu großer Einseitigkeit an die jüngsten Feldzüge klammern, obschon man auch bei diesen Beobachtungen anstellen kann, die der Wichtigkeit der Landungen günstig sind.

„Würde nicht", so sagt der Verfasser, „in den Jahren 1870 und 1871 unsere Lage sehr erschwert, die Dauer unseres Widerstandes sehr verkürzt worden sein, wenn Deutsche Kreuzer den Schiffsverkehr unterbunden hätten, der uns Waffen brachte?" Er hätte hinzufügen können „und der unsere Nordarmee an den Küsten der Normandie landete". Zu solcher Unterbindung wäre aber eine Blokade nöthig gewesen, und die Ausführbarkeit der Blokaden wird des Dampfes halber in Abrede gestellt. Wir glauben indeß schon oben zur Genüge angedeutet zu haben, daß der Dampf nicht ein Hülfsmittel ist, welches Blokaden erschwert, sondern vielmehr ein solches, welches sie erleichtert.

Ganz dasselbe kommt zur Geltung bei der Einwirkung

des Dampfes auf die Verschiffung von Truppenmassen. Wo wäre bei den Kämpfen im Orient in den Jahren 1876 und 1877 die türkische Kriegsführung geblieben, wenn der freie Schiffsverkehr im Jonischen, Aegäischen und im Griechischen Inselmeer die Truppenbewegungen nicht so außerordentlich erleichtert hätte? „Alle Märkte der Welt standen uns offen", ruft der Verfasser mit Nachdruck aus, „und mit vollen Händen konnten wir aus diesen Quellen schöpfen". Kreuzer hätten das ohne Zweifel empfindlich gestört; nur hatte man eben beim Beginn des Krieges den Begriff der Kaperei grundsätzlich ausgeschlossen, und Kreuzer nicht ausgesandt. „Daher sei es gekommen", so heißt es da, „daß Handel und Industrie in Frankreich sich so schnell erholt, und die allgemeine Wohlhabenheit sich so schnell wieder hergestellt hätte". Kaperei in großem Maßstabe hätte das verhindert — vielleicht nur zum Theil und nicht auf die Dauer, denn der im Bereich der Verbindungslinien zur See geführte kleine Krieg bedarf des Stützpunktes an den in der Front ungebrochenen Streitkräften, und diese Streitkräfte sind es, zu denen uns der Verfasser des Artikels in seinem zweiten Theile führt.

II.

Ständе uns die farbenreiche Sprache zu Gebote, durch welche der hier besprochene Artikel der Revue des deux mondes sich so auszeichnet, so würden wir, gewiß zur Erbauung unserer Leser, erzählen können, wie die Meinung aller Fachmänner seiner Zeit befangen war von der — in ihrer Art — segensreichen Wiedererfindung des Spornkampfes, die ein Jahrtausend geschlummert hatte.

Als der Merrimac der Fregatte „Cumberland" den tödtlichen Stoß versetzte, auch da begann die öffentliche Meinung sich lebhaft mit der nun sicheren Entwerthung der Artillerie zu beschäftigen. Der Krieg würde mit einer solchen Auffassung

vielleicht zu Ende gegangen sein, man hätte dann der Lehre gehuldigt, mit dem Geschützkampf sei es nichts mehr, und für den Kampf der Zukunft erübrige fortan nur noch das Niederrennen mit dem Sporn. Da beging Semmes die — nach dem Revue-Artikel unverzeihliche — Schwäche, sich mit dem „Kersarge" auf einen Geschützkampf einzulassen, und die Alabama, die Geißel der Meere, fand ihr nasses Grab.

Vor der Bedeutung des Ereignisses überhaupt fand die artilleristische Seite der Sache damals nur geringe Beachtung; sie kam aber dennoch zur Geltung. Für den Ruf des Spornkampfes sorgte die Schlacht von Lissa, und die Bedeutung der Torpedos trat etwas in den Hintergrund, weil dieser Art von Kampfmittel ungeachtet mancher Erfolge doch für den Angriff keine Vortheile abzugewinnen waren.

Es war einer späteren Zeit vorbehalten, die selbstthätigen Fischtorpedos und die selbständigen („autonomen", wie der Revue-Artikel sich ausdrückt) Torpedofahrzeuge zu erfinden. Die Thatsache, daß sie von allen Nationen beschafft, daß Mannschaften für ihren Gebrauch ausgebildet werden, beweist, daß man ihren Werth nicht unterschätzt. Die Möglichkeit, ja, man kann sagen, die Sicherheit großer Leistung ist vorhanden; im letzten russisch-türkischen Kriege kamen sie im schwarzen Meer zur Verwendung, erzielten aber, wegen unzureichender Vorbildung der Bedienungsmannschaften, keine Erfolge. In dem letzten Franko-Chinesischen Conflikt hatte der Gebrauch von Torpedos im Flusse Min einige Erfolge gegen chinesische Schiffe zu verzeichnen, aber wiederum waren es nicht die Schützlinge des Herrn Gabriel Charmes, die autonomen Torpilleurs, die dort Lorbeeren pflückten, sondern einige von der französischen Eskadre ausgesandte Spierentorpedos. Aber sie sind da, und ihre Leistungsfähigkeit ist nicht zu bestreiten. Das einem mittelgroßen Hai nicht unähnliche, aus Stahl oder Bronce hergestellte unterseeische Instrument, gleichzeitig Geschoß eines mit Abgangsrohren versehenen Dampfers, trägt

in seiner vorderen mit Stoßzündung versehenen Spitze etwa einen Centner Schießbaumwolle, dahinter eine durch zusammengepreßte Luft in Bewegung gesetzte Maschine; die letztere gibt dem „Torpedo" genannten Geschoß eine außerordentliche Anfangsgeschwindigkeit, und in Folge dessen auf bestimmte Entfernung eine gewisse Sicherheit des Treffens; man pflegt die Treff-Entfernung auf etwa 400 Meter zu schätzen, wir wollen indeß gern einräumen, daß sie in recht glattem Wasser auch noch einige hundert Meter weiter zur Geltung kommt. Dann hört es aber auf, und das Ding schwimmt entweder unthätig auf der Oberfläche, oder es sinkt auf den Boden des Meeres, falls man vor dem Gebrauch nicht vergessen hat, eine dazu bestimmte Vorrichtung in Thätigkeit zu setzen. Trifft der Schuß, so ist die Wirkung auf jeden Widerstand leistenden Körper unfehlbar. Für ein Schiff, sei es auch ein solches mit den dicksten Panzerwänden, bedeutet das, wie Charmes richtig bemerkt, ein Loch von etwa 70 Quadratfuß Größe; und das ist, wie man abermals zugestehen muß, eine Wirkung, die über die Lebensfrage eines Schiffes entscheidet. Für die Fahrzeuge, die solche Torpedos abschießen oder „lanziren", denn das Verfahren ist einem Lanzenwurf ähnlicher, wie einem Schuß, galt es, sie in der thunlich kleinsten Form und mit größter Schnelligkeit der Bewegung herzustellen. Die geringe Treffweite fordert nahes Herangehen, dieses bedingt möglichst beschränkte eigene Zielfläche, und nach dem Vorgang eines Herrn Thornykroft in London, der sich bis dahin nur mit Herstellung von Lustjachten beschäftigt hatte, brachte man es in jenen Eigenschaften zu einer gewissen Vollkommenheit.

Freilich waren alle diese erstaunlichen Vortheile mit großen Kosten erkauft; nicht mit Geldkosten; davon kann nicht die Rede sein, wenn mit dem fünfundzwanzigsten Theil des Geldes, für das man ein Panzerschiff baut, ein Fahrzeug geschaffen wird, welches den Coloß mit einem Schuß außer Gefecht setzt. Die Opfer, die man zu bringen hatte, lagen

auf anderem Gebiet. Die Vereinigung von Schnelligkeit, d. i. großer Dampftreibkraft mit kleiner Dimension ist heutzutage sehr schwierig, denn mit dem Umfang der Treibkraft muß der Umfang des Gefäßes wachsen, und hier sollten auf dem kleinst denkbaren Raum dreierlei Treibkräfte sehr große Entwickelung und die dazu nöthige Nahrung erhalten, für die Fortbewegung der Torpedos, für seine Lanzirung, und für die Fortbewegung des Fahrzeugs, des „autonomen Torpilleurs". Die Maschine des Letzteren allein beansprucht nahezu die Hälfte des ganzen Raumgehaltes. Die Wirthschaftlichkeit im Gebrauch von Feuerungsmaterial mußte zur höchsten Vollkommenheit gebracht, die Abmessungen auch der kleinsten Theile, jeder Schraube, jeden Nagels auf Brüche von Millimetern berechnet werden. Auch Menschen durften nicht fehlen; — man hätte vielleicht gern darauf verzichtet, — und hier trat der in der Kriegskunst bis dahin noch nicht erlebte Umstand ein, daß die Unterwerthigkeit in Bezug auf Brustumfang, Gewicht und Soldatengröße jedenfalls ein Verdienst war.

Das ist in ungefähren Zügen die taktische Schlacht-Einheit der Zukunft des Herrn Gabriel Charmes. Wie er sie in der Gefechtskunst verwenden will, werden wir später sehen. Hier sei in Bezug auf ihre Beschaffenheit nur noch bemerkt, daß man ihnen, der Schnelligkeit halber, ein sehr großes Längenverhältniß im Vergleich mit der Breite zu geben hatte; und das hat den Nachtheil, daß sie zum Drehen und Wenden außerordentlich weit ausholender Bogenlinien bedürfen, was die gegeneinander abgepaßte, und aufeinander Rücksicht nehmende Bewegung einer mäßigen Anzahl solcher Fahrzeuge sehr erschwert.

Uneingeweihte glauben, daß mit der Kleinheit die Schnelligkeit wachsen müsse; das war früher der Fall, wo das Verhältniß von Treibkraft zur Widerstandskraft mit der Kleinheit des Fahrzeuges wuchs, und wo nur die Kraft des

Auftriebes oder die Stabilität Grenzen setzte. Heute ist es etwa umgekehrt. Nur mit Aufwendung großer Kunst und Feinheit kann man verhältnißmäßig große Kraftentwickelung auch in kleine Dimensionen verlegen; so ist es z. B. Mr. Yarrow gelungen, mit einem nicht mehr als 12—13 Tons wiegenden Gesammtapparat von Maschine und Kesseln eine Kraftleistung von 400 Pferdekräften zu entwickeln; bedenkt man, daß bei diesem Gewicht von ca. 260 Centnern das in Dampf zu verwandelnde Wasser mitgerechnet ist, so ist beim Gebrauch eines so feinen Apparates in Kriegsläuften eine gewisse Nervosität wohl kaum zu vermeiden.

Indeß die Leistung ist vorhanden und nur an der Seefähigkeit hat man lange gezweifelt. Die Thatsache, daß mehrere solcher Fahrzeuge unversehrt die Fahrt über den Ocean ausführten, hat man nicht hoch anzuschlagen, weil zu dem Zwecke die Wahl der günstigsten Zeit und günstigsten Passat- und Witterungsverhältnisse immer frei stand; dennoch genügte es, um den allgemein erhobenen Einwand zu beseitigen.

Jedenfalls waren die Specialisten befriedigt, — und die Welt stand — so hieß es, und so heißt es noch — vor einer Aussichtspforte, die zu den wunderbarsten Erscheinungen und Hoffnungen in der See-Kriegskunst berechtigt.

Wie bei den meisten epochemachenden Erfindungen, so haben sich auch hier die bekannten Gruppen von Gelehrten verschiedener Meinung gebildet, die Gegner des Neuen, die nicht umhin können, der widerwärtigen Empfindung Raum zu geben, mit der sie ihre „Zirkel gestört“ sehen, die erschreckten Hüter und Bewahrer des Bestehenden, die sich ungern entschließen, die gewohnte Art über Bord zu werfen, und die Schwärmer, wie Herr Gabriel Charmes.

Man wird sich mit dem Hochseekrieg, wie mit der lokalen Küstenvertheidigung zu beschäftigen, in der Hauptsache aber immer auf die wirklichen Eigenschaften jener epochemachen-

den Fahrzeuge zu rücksichtigen haben, denen eine so umfassende und gewaltige Aufgabe bevorsteht.

Nach dem Grundsatz der Arbeitstheilung oder Zerlegung der in einem Schiff vereinigten Waffen und bei Verwendung derselben finanziellen Mittel erhält man nach Herrn Charmes anstatt eines Schiffes wie „Duperré“, zwei kleine Flottillen; die eine besteht aus 25 Torpilleurs, jeder von 90—100 Fuß Länge mit je zwei Ausstoßrohren und vier Torpedo's. Wenn letztere verbraucht sind, der Torpilleur selbst aber noch gebrauchsfähig, so muß weiterer Bedarf von einem jedesmal in der Nähe befindlichen Torpedo-Vorrathsschiffe empfangen werden. Die Artillerie-Flottille besteht aus zehn Kanonenbooten, jedes von hinreichender Größe, um eine sehr starke Maschine und zwei Kanonen mäßigen Kalibers zu tragen; es sind 14 cm Kanonen, denn sie sind bestimmt, widerstandsunfähige Schiffswände zu zerstören. Den Fahrzeugen beider Flottillen ist eine große Schnelligkeit gemein, die aber nur auf kurze Dauer anwendbar ist; denn die Kohlenvorräthe können bei der Kleinheit der Fahrzeuge nur knapp bemessen sein; sie können aber mit der Fahrt von etwa 10 Knoten eine Entfernung von 1000 Seemeilen zurücklegen. Im Nothfall kann aber auch für eine Ergänzung von Kohlen von dem jedesmal in der Nähe befindlichen Vorrathschiffe gesorgt werden. Die Besatzungen sind auf den Fahrzeugen beider Flottillen natürlich klein und aufs knappste bemessen, namentlich auf den Torpilleurs. Wer auf diesen einschifft, muß Kraft, Gesundheit, Ausdauer, mechanisches Geschick und besonders die sogenannte Seefestigkeit, d. i. Unempfindlichkeit gegen die Einflüsse der Seekrankheit entwickeln, im Uebrigen aber von möglichst geringer Größe und kleinem Gewicht sein. Auch in dieser Beziehung hat das in der Nähe befindliche Vorrathsschiff Sorge zu tragen, und in angemessenen Zwischenräumen Ablösungen der Torpilleur-Besatzungen zu stellen.

Man kann sich einiger zweifelvollen Anwandlungen nicht erwehren, wenn man sich den Hochsee-Betrieb eines solchen Apparates vergegenwärtigt, und fragt, ob das dazu nöthige Ineinandergreifen wirklich Arbeitstheilung genannt werden kann; aber Geschick und Natur des Menschen haben sich in der Zeiten Lauf schon größeren Forderungen angepaßt, und werden — wenn es nöthig ist — auch hier dem Zeitgeist gerecht werden.

Man hatte die Seefähigkeit der Torpilleurs oder Torpedoboote in Zweifel gezogen; sie seien nicht im Stande, sich weit in die See hinauszuwagen; solchen Einwänden gegenüber zeigt aber Charmes triumphirend auf zwei Fahrzeuge, die ohne Schwierigkeit das Mittelmeergeschwader, ja, an windigen — stürmischen — Tagen die großen Schiffe in der Dampfleistung übertroffen haben. Also auch in diesem Punkt nehmen wir keinen Anstand, der Lehre des Herrn Charmes als willfährige Schüler zu folgen. Setzen wir die beiden Flottillen gegen den „Duperré", so kann man die Kanonenboote wegen ihrer schwachen Artillerie zwar außer Betracht lassen; in den fünfzig Torpedo's aber liegt eine Wahrscheinlichkeit des Erfolges, die schwerlich zu hoch geschätzt werden kann.

Nur eins darf man nicht außer Acht lassen; es beruht jene Wahrscheinlichkeit auf einem wichtigen Umstand. Auf der Frage nämlich, ob denn die Flottille der Torpilleurs immer und an jedem Ort wirksam sein kann und wird, wo es der „Duperré" ist.

Scheinbar war diese Frage in der zugestandenen Seefähigkeit der Torpilleurs schon beantwortet: man muß nur die Umstände näher ansehen, unter welchen ihre Thätigkeit stattfindet, und inwieweit ihre Seefähigkeit sich solchen Umständen anpaßt.

Auf den Bänken von Neufundland oder in der Aequatorial-Gegend werden die Torpilleurs ihre Gegner nicht auf-

zusuchen haben, wohl aber beispielsweise am Eingang des Canals, zwischen Irland, den Scilly-Inseln und Quessant, dort, wo in den Vorgewässern von Cherbourg und Brest der „brave" Westwind sein Wesen treibt. Die Farbenpracht der Rede steht uns leider nicht zu Gebot, sonst würden wir in der Art der Deklamation des Revue-Artikels schildern, wie hier die Wasser ihr Spiel treiben können; wie es einen großen Theil des Jahres vom Atlantik da hineinwälzt, und die auf den sogenannten „Gründen" aufsteigende Bodenerhebung des Canals in einen riesigen Kochtopf zu verwandeln weiß.

Wir haben diese Gewässer als Beispiel gewählt, weil wir annehmen, daß sie dem Herrn Verfasser des Revue-Artikels am geläufigsten sind. Es ist wahr, man soll, um eine Sache zu widerlegen, nicht Beispiele wählen, die mehr wie andere zu Ungunsten des bekämpften Gegenstandes sprechen, und man kann zugeben, daß gerade jene Gewässer mit zu den ungünstigsten gehören.

Dafür sind es aber Gegenden, die — ganz gleich, ob günstig oder nicht — in Kriegsläuften ein beliebter, nothwendiger und althergebrachter Kriegsschauplatz sind, und für das, was hier in Frage steht, berücksichtigt werden müssen.

Im Uebrigen wäre es gleich, ob wir bei Anführung eines Beispiels gerade an diese oder andere Gewässer denken. Die Ostsee mit ihren Buchten, wie der finnische Golf, die an die Schären Schwedens und Norwegens stoßenden Vorgebiete, die Belte, die Küsten des Mittelmeers, die unruhige Wassermasse, die von den sogenannten Fallwinden, von den steilen Abhängen der griechischen Inseln herabwehend, aufgewühlt wird, die Straße von Gibraltar, wenn der Levanter sich abmüht, den Gegendruck des mächtigen Stromes zu besiegen, der vom Atlantik hereinsetzt, sie alle sind als Beispiel ganz ebensogut; denn es sind sammt und sonders Gegenden,

wo der europäische Seekrieg der Vergangenheit, wie der Zukunft sein Theater hat.

Verharrt man bei dem Beispiel am Eingang des Canals, und setzt in der Bewegung des Wassers einen Zustand voraus, wie er dort einen nicht unerheblichen Theil des Jahres vorherrscht, so kann man sich ohne Schwierigkeit ein Bild machen von dem Verhältniß der Macht des „Duperré“ zu der seiner gegnerischen Flottille. Sich erhebend und senkend in der rollenden Dünung, schüttelt er die eigentliche Wellenbewegung des Wassers ab, wie ein Steinriff die Brandung; die hohe Lage der Barbette-Thürme sichert ihm den freien Gebrauch seiner Artillerie, der großen, wie der kleinen, ringsherum und auf weite Entfernung. Natürlich können ihn weder seine zahlreichen Revolverkanonen noch der Bolzenhagel der kleineren Artillerie gegen den Torpedo-Wurf der Torpilleurs unverwundbar machen; betrachtet man aber das geringe Maß von Freiheit, welches See- und Wellenschlag dem letzteren gestattet, so wird das von Gabriel Charmes in so lebhaften Farben geschilderte Mikroben-Gewimmel doch zu einem der Wahrscheinlichkeit wenig nahe kommenden Bild. Das Maß ihrer Aktion wird die nackte Lebensfähigkeit nur wenig überschreiten.

Und doch ist zu beachten, daß hier ein für den „Duperré“ und seines Gleichen so ungünstiges Verhältniß angenommen ist, wie es sich in der Zukunft und für die Wirklichkeit nicht voraussetzen läßt. Es ist die Bataillons-Colonne, die sich bewegungs- und deckungslos den ringsumher eindringenden feindlichen Schützenschwärmen aussetzt, und aufgerieben wird, ehe sie noch zum Bewußtsein kommt, wo der Feind steht. Die Kriegsgeschichte ist auch an solchen Beispielen nicht arm; heute rechnet man dergleichen zu den unnatürlichen Vorkommnissen, und würde es für thöricht halten, die Regeln neuer Gefechtskunst damit zu begründen.

Und doch geschieht das hier. Es werden die „maritimen

Cavallerie-Attacken" geschildert „les charges de cavalerie maritime", wo die „unendlich Kleinen" den „unendlich Großen" spielend den Garaus machen. Wozu also diese „Großen"? Liegt es nicht auf der Hand, daß sie unnütz sind?

Noch nicht einmal die Exercirplätze haben einen Fall aufzuweisen, wo in markirter Weise nachgewiesen wäre, daß die „Mikrobe" den sich frei bewegenden Coloß erlegt und zum Sinken bringt. Es ist das mit ein Grund, weshalb man erst in den letzten Jahren der Herstellung von Schutzmitteln gegen den Torpedo die nöthige Beachtung schenkt. Ein durchaus wirksames, einwandfreies Schutzmittel ist thatsächlich noch nicht erfunden, und es ist daher unstatthaft, mit dem etwa möglichen Vorhandensein eines solchen als etwas Positivem zu rechnen.

Man sollte meinen, das Loch von 70 Quadratfuß, welches der Torpedotreffer dem Riesenschiff in die Seite reißt, sei ein hinreichendes argumentum ad hominem, um auch den Ungläubigen von der Zerstörungskraft der unterseeischen Waffe zu überzeugen. Aber es scheint Herrn Gabriel Charmes doch nicht zu genügen, und er bemüht sich auch mit der Herabsetzung anderer Eigenschaften des Colosses, die ihm, wie es scheint, doch noch ein Gefühl des Neides verursachen.

Mit Verachtung behandelt er die Ramm-Eigenschaft, den Sporn. Die Wirksamkeit dieser Waffe steht, nach seiner Meinung auf einem sehr niedrigen Standpunkt; sie ist ihm, wie es den Anschein gewinnt, zu billig, und deshalb verächtlich.

Der gegen den „Ré d'Italia" mit so furchtbarem Erfolg ausgeführte Stoß des österreichischen Schiffes hat dem letzteren vermuthlich kaum mehr, als die Kosten einmaligen Dockens, und eine geringfügige Revision und Instandsetzung seiner Bugverbände gekostet. Es ist darüber nicht einmal etwas in die Oeffentlichkeit gedrungen, was sonst wohl geschehen wäre. Ueber diese Thatsache geht man hinweg, und

führt das Ereigniß von Folkestone an, wo das deutsche Flaggschiff, im Manöver des Ausweichens begriffen, seinem Nebenmann mit dem nur fälschlicher Weise „Sporn“ genannten schnabelartigen Vorbau eine Verwundung beibrachte, die in Bedeutung und Umfang an und für sich etwa mit den Kugellöchern der sogenannten „zwischen Wind und Wasserschüsse“ der alten Seeschlachten vergleichbar war. Daß das Sinken des Schiffes nicht eine unbedingte nothwendige Folge dieser Verwundung war, sondern durch andere Verhältnisse bedingt wurde, ist Herrn Gabriel Charmes natürlich nicht bekannt; aus der stark beeinflußten Publicistik damaliger Zeit hat er es auch kaum erfahren können. Auch der Fall des Vanguard ist für ihn nicht vorhanden, und es scheint ihm nur darum zu thun, das dem Spornkampf zuneigende Vorurtheil für den Torpedo zu gewinnen.

Aber auch in diesem Punkt ist auf das Beispiel der Gefechtslage im Canaleingang zurückzukommen. Ein Schiff, das unter allen Verhältnissen, mögen nun die Einflüsse des rauhen Nordwest- oder des lieblichen Südostwindes die vorherrschenden sein, immer, so zu sagen, den freien Gebrauch seiner Gliedmaßen hat, kommt gerade hier mit der Stoßwaffe zu einer unberechenbaren Geltung. Daß es der Technik sehr bald gelungen ist, über frühere Schwächen der Bugkonstruktion hinwegzukommen, wird auch dem Verfasser der Revue-Artikel nicht unbekannt geblieben sein, wie auch bei geringen Verletzungen selbst nur die mäßig bewegte Oberfläche der See, im Stampfen und Schlingern, kleinen Fahrzeugen verhängnißvoll und gefährlich wird.

„Aber unsere Opfer sind so klein!“ ruft der Verfasser; möge von zwei unserer „Mikroben“ eines zu Grunde gehen: was will das sagen, wenn nur jeder Treffer vorher seine Schuldigkeit that? Unter dem Begriff „Schuldigkeit“ ist selbstverständlich die Versenkung eines „Mastodon's“ oder Eisencolosses zu verstehen. Das ist aber eine äußerste Kraft-

leistung, und so lange man eine solche noch nicht einmal auf dem Uebungsplatz — von einem bewegten gar nicht zu sprechen — erlebt hat, eilt man dem Zeitalter ein wenig voraus. Von der Artillerie weiß man soviel, daß der Ernstfall den Erfahrungen des Uebungsplatzes sehr nachhinkt: sollte es mit dem Mikrobenspiel anders sein? Den Fall, der als wahrscheinlich gilt, daß auf diesen Fahrzeugen der Aelteste, wie der Jüngste männiglich von der Seekrankheit befallen ist, in der Stunde des Gefechts, wo „Mannesmuth die eiserne Probe bestehen soll", wollen wir zu Gunsten der neuen Lehre nicht annehmen.

Wenn von zwei Fahrzeugen eines geopfert wird, so entsteht ein sehr ungünstiges finanzielles Resultat, denn jedes Fahrzeug kostet 240 000 Mk. und von den beiden Schüssen, die es mit seinen zwei Torpedo's zu thun hat, kostet jeder etwa 5—6000 Mk. Der Umstand bedingt keinerlei Herabminderung ihrer Bedeutung, zeigt aber, daß die gerühmte Billigkeit nicht eine hervorragende Tugend der „Torpilleurs" ist. Wir würden gar nicht einmal abgeneigt sein, das Aufopferungsverhältniß günstiger anzunehmen, und zu sagen, daß im Durchschnitt wohl nur ein Torpedoboot von dreien geopfert zu werden braucht; auch in diesem Fall wird die finanzielle Bilanz für die Flottille sehr ungünstig, wenn das Sinken des „Duperré" nicht absolut sichergestellt ist. Dazu bedarf es glatten Wassers, wie es allerdings überall vorkommt, wie es für die Mehrzahl der Fälle vom Himmel aber nicht garantirt wird.

III.

Angesichts der Unmöglichkeit für die Bewegungen in einem Geschwaderkampfe feste, bestimmte Regeln zu finden, hat man sich, — so sagt nämlich der Verfasser der Revue-Artikel, — genöthigt gesehen, zu denselben Kunstgriffen seine

Zuflucht zu nehmen, die im Landkrieg maßgebend gewesen sind. Er rechnet dahin das sogenannte Flankiren, Umfassen in der Front, an den Flügeln und im Rücken, Doubliren und Aufrollen der Flügel, und wie die häufig gehörten Kunstausdrücke sonst noch heißen.

Mit dem allgemeinen Ausdruck „Geschwader-Krieg“ bezeichnet er die bisherige Art der Kriegführung und der maritimen Strategie überhaupt. Die ganze hergebrachte Kampfesweise sei schon deshalb verwerflich, weil bei der großen Ungleichheit der einzelnen Schiffe der Sieg den besser gebauten, stärker gepanzerten und schwerer bewaffneten Schiffen gehören müsse: das sei ein Uebelstand, der nach wie vor der finanziell kräftigeren, gewerbsfleißigeren, arbeitstüchtigeren und energischer angelegten Nation den Sieg in die Hand liefere.

Dagegen sei der Zeitpunkt nachgerade eingetreten, wo solchen Faktoren nicht mehr der Vorrang gebühre, wo ein Ausgleich zwischen dem Starken und Schwachen eintreten, und wo dieser Ausgleich schließlich nur in einer Einigung über die richtige Form der Fechtart zu finden sei.

Folgt man diesen Auseinandersetzungen mit Aufmerksamkeit, so stellt man sich die Frage, ob der Verfasser jener Artikel wirklich noch ernsthaft zu nehmen sei. So sehr man geneigt ist, die Frage zu verneinen, ebensosehr ist zu berücksichtigen, in wie hohem Maße selbst in Fachkreisen die öffentliche Meinung für die Schlußfolgerungen des Verfassers gewonnen ist. Denn sie verkünden einen Zustand, wo — gewissermaßen im Handumdrehen — der bisher Schwache mit geringem Aufwand seine Macht zur See in ungeahnter Stärke wachsen sieht.

Auch dem sorgfältiger Prüfenden wird es nicht ohne Weiteres klar, daß das Ganze, wie es in den Revue-Artikeln dargestellt wird, auf das Haschen nach einem Gespenst zurückkommt.

Die Behauptung, der Sieg müsse immer dem gehören,

der im Stande sei, das bessere Schiff herzustellen, ist nicht zutreffend. Die Frage, ob denn in den napoleonischen Kriegen die französischen Schiffe nicht immer besser gebaut, besser bewaffnet, und mit größerer Schnelligkeit und Manöverkraft ausgestattet waren, als die englischen, wird Herr Gabriel Charmes am besten beantworten können. Sie waren sogar stärker bemannt; aber sie waren, was auch der wohlmeinendste französische Patriot nicht wird ableugnen können, reichlich schlechter bedient. Es fehlte nicht an Patriotismus und Opfermuth, aber es fehlte an der disciplinirten, kriegstüchtig gebildeten Leistungsfähigkeit des einzelnen Menschen. Die Ausbildung dieser Eigenschaften hat größeren Werth, als die Menge der „Mikroben", und es ist für diese Eigenschaften wohl von Belang, ob man seine Leute auf und mit dem zerbrechlichen Maschinenwerk des Torpilleurs, oder auf der vertrauenerweckenden, festen Plattform des kompakten Schiffes ins Gefecht führt.

Die gesammte Kriegführung zur See, Geschwaderkämpfe, Blokaden, Landungen, alles sei bisher einfach gewesen, seit der Einführung des Dampfes sei Alles schwierig, schwerfällig und verwickelt. Bis zum Ueberdruß bekommt man zu hören, Blokaden und Landungen seien heute fast unausführbar, an Geschwaderkämpfe zu glauben, sei allenfalls noch gestattet gewesen, solange man nicht im Stande war, für den Gebrauch des Fisch-Torpedo's ein passendes Fahrzeug zu finden. Seitdem die Thornykrofts die vorzüglichsten nautischen Eigenschaften entwickelten, sei das Problem gelöst, und die Strategie habe mit den alten Faktoren, — wozu Geschwaderkämpfe, Blokaden, Landungen gehören, — in Zukunft nicht mehr zu rechnen.

Das Problem „der schwimmenden Kanone" ist ebenfalls gelöst, denn Herr Gabriel Charmes konstruirt Schwesterfahrzeuge zu den Torpilleurs, Fahrzeuge mit außerordentlich starken Maschinen und einer Kanone, die das Caliber von

14 Centimeter nicht übersteigen darf. Das Problem, nach welchem gesucht wurde, bestand nach der Meinung des Verfassers darin, den Artillerie-Kampf von seinen bisherigen Zwecken zu emancipiren und ein anderes, würdigeres Feld der Thätigkeit für ihn zu finden, und dazu bietet „la guerre de course“, der Raub- und Verwüstungskrieg, das erwünschte Feld.

Den Gefechten, welche an Stelle der bisherigen Geschwaderkämpfe treten sollen, wird ein eigenes Capitel gewidmet. Dasselbe erfordert besondere Aufmerksamkeit, denn gerade auf diesem Gebiet mußte, nach Allem, was wir über die Seetüchtigkeit der sogenannten Mikroben gesagt, die Beweisführung schwierig sein.

Es wird sich auch der Enthusiasten ein Gefühl des Zweifels bemächtigen, wenn sie den Ausführungen folgen, und, wie es scheint, ist auch der Verfasser von solchem Zweifel nicht frei geblieben. Faßt man den Inhalt des Capitels zusammen, so kommt man zu dem Schluß, daß die Vorschläge eine vortreffliche Grundlage sein würden für ein taktisches Reglement; — nur bedürfe es der Voraussetzung, daß die Seemächte sich einigen, gerade auf diese und nicht auf irgend eine andere Manier Krieg zu führen.

Es darf hierbei nicht unerwähnt bleiben, daß in diesen Vorschlägen auch das „strategische Programm“ als Neuheit erscheint. Man hatte bis dahin gewisse Anhaltspunkte und Gesetze für den Begriff und die Bedeutung der Kriegskunst, für die Zwecke der Kriegführung, für die Grenzen, in denen sie sich zu bewegen hat; die Montekukuli und die Clausewitz, und so manche Andere hatten dazu das ihrige gethan; man pflegte deren Niederlegungen als einen Katechismus zu betrachten, aus dem die Strategen zu schöpfen hätten, aber hier ist eine neue Lehre, von der man beim ersten Blick nicht recht weiß, ob sie zu Gunsten der Staats-Revenuen oder zu Nutz und Frommen emporstrebender Maschinenfabriken erfunden ist.

In strategischer Beziehung wurde vorausgesetzt: die Aufhebung und Ungültigkeitserklärung bisheriger Verträge und Uebereinkommen im Seekriegsrecht, die unerläßliche Nothwendigkeit, das Privateigenthum zum Objekt, seine Zerstörung zum Zweck der Kriegführung oder wenigstens zum Hauptmittel derselben zu machen. Zu den weiteren Voraussetzungen gehörte der angebliche Nachweis, durch die Einführung des Dampfes sei die Kriegführung zur See erschwert, so weit sie sich in den bisherigen Formen bewegte, Blokaden und Landungen fast unausführbar geworden; und wir erwähnen an dieser Stelle noch die weitere Voraussetzung, die mit der Kleinheit der Fahrzeuge aufs höchste geschraubte Feinheit der Mechanismen habe die Seetüchtigkeit und Zuverlässigkeit der Navigation nicht geschädigt. Es ist, beiläufig, nicht wenig bezeichnend, daß die letzterwähnte Annahme lediglich deshalb als feststehend gilt, weil auf einer Sommerfahrt im Mittelmeer keine „avaries sérieuses“ oder „ernstliche Beschädigungen“ stattgefunden hätten.

Wir hatten es dagegen als schwierig und nicht unbedenklich bezeichnet, mit den Gebräuchen des Seerechtes so ohne Weiteres tabula rasa zu machen, waren der Meinung, daß der Dampf die Kriegführung zur See in allen ihren Abzweigungen außerordentlich erleichtere, und hatten die Kriegsbrauchbarkeit seiner Mechanismen für bestimmte Hauptzwecke in Abrede gestellt.

Wir betonen das, weil wir jetzt von unseren Bedenken absehen und dem Herrn Verfasser folgen wollen. Der Grundsatz, der ihm zur Richtschnur dient, ist die „Theilung der Arbeit“. Wie weit er seinem Grundsatz treu bleibt, werden wir sehen. Für jede Waffe — für die Kanone, den Sporn und den Torpedo — fordert er ein besonderes Fahrzeug; da aber jedes dieser Fahrzeuge so klein wird, daß es den nöthigen Lebensbedarf an Material für Reparaturen, Munition, Provision rc. rc. nicht selbst mit sich führen kann,

so bedarf es eines Begleitschiffes als Depôt. Die dadurch entstehenden vier Individuen nennt er seine „taktische Einheit“! Als den Kern der taktischen Einheit bezeichnet er anfangs allerdings nur den Torpilleur und ein zweites Fahrzeug, welches in die Stelle des Spornschiffes tritt, und schließlich auch ein Torpilleur wird. Ein eigentliches Rammschiff verwirft er; um wirksam zu sein, wird es ihm zu groß; dafür setzt er in die Stelle des Sporns, wie ihn ein Rammschiff führen würde, die „torpille portée“, d. i. den Spieren-Torpedo, eine an der Spitze einer langen Spiere oder Art von Lanze befestigte, mit Schießwolle gefüllte Mine. Damit soll das Fahrzeug zwar „gelegentlich“ auch ein Panzerschiff versenken, in der Hauptsache aber soll es die feindlichen Torpilleurs bekämpfen, und sie von der Bekämpfung der eigenen Torpilleurs abhalten. Und da Herr Gabriel Charmes nunmehr annimmt, daß der Feind deren viele hat, so genügt der Spieren-Torpedo nicht, sondern das Fahrzeug erhält drei bis vier Revolverkanonen. So bewaffnet erhält es den Namen „torpilleur de défense“ und ist der stete Begleiter des früher beschriebenen Torpilleurs, welcher nunmehr „torpilleur d'attaque“ heißt. Die Beiden bilden den Kern der taktischen Einheit in der Seeschlacht der Zukunft. Damit dem umsichtigen Commandeur des „torpilleur de défense“ zur wirksamen Lösung seiner Aufgabe kein Hülfsmittel fehle, wird zu seinen Gunsten von dem Grundsatz der Arbeitstheilung eine Ausnahme gemacht; und das Fahrzeug erhält, um das Kleeblatt der drei Waffen voll zu machen, doch einen Sporn! Hier dient er als Waffe, die anderen Torpilleurs besitzen ihn vermuthlich nur zur Deckung ihrer vorn etwas hervorragenden Ausstoßrohre. Als artilleristischer Theil der taktischen Einheit dient das Kanonenboot, das kleine, außerordentlich schnelle Fahrzeug, mit seinen zwei Kanonen von 14 Centimeter, und reichlicher Beigabe von Revolvergeschützen. Die Material-Ergänzung, Versorgung mit Proviant und Brennmaterial

übernimmt das Depôtschiff, und zwar dient ein solches für je acht Torpilleurs beider Sorten, und je vier Kanonenboote, d. i. eine Flottille von zwanzig Fahrzeugen.

Während bei jedem Einzelnen der Flottille der Schnelligkeit alles Andere geopfert ist, kann das bei dem Depôtschiff nicht der Fall sein. Dasselbe kann nur folgen, so gut es eben geht, und darf nicht allzuweit rückwärts bleiben.

Wer die Schwierigkeit kennt, eine Flottille überhaupt zusammenzuhalten, weiß, was es mit solchem frommen Wunsch auf sich hat.

Solcher Art sind die zukünftigen Kämpen der Seeschlacht, in welche Herr Gabriel Charmes uns einführt. Er thut es mit derjenigen Ueberlegenheit des Tones und der Miene, welche die nachgewiesene Unfehlbarkeit seiner Streitmittel einflößt. Kann man daran zweifeln, daß das feindliche Geschwader der unbehülflichen, schwerfälligen Colosse bis auf einen bedeutungslosen Rest „vernichtet“ wird? „Swept off the face of creation!“ wie der Yankee sich ausdrücken würde.

Schlachtbilder zu geben, für welche die Kriegsgeschichte keine Analogien hat, kommt, wie es scheint, in Aufnahme. Der Reigen begann mit der Schlacht von Dorking; sie hat für John Bull in seiner Mehrheit noch heute die Wirkung des Knecht Ruprecht in der Kinderstube. Sie beschäftigt sich auch mit der hier vorliegenden Frage; dieselbe befand sich aber zu jener Zeit noch so in der Kindheit, daß der Verfasser sich auf Details nicht einließ, und mit einem einzigen großartigen Effekt über alles Einzelne hinwegging. Sein Panzergeschwader geht in See, und kommt nicht wieder zum Vorschein, weil es durch die Torpilleurs — die Deutschen — vernichtet ist bis auf ein einziges Schiff, das mit knapper Noth der allgemeinen Katastrophe entrinnt, und die Kunde der Niederlage nach Portsmouth bringt.

Eingehender wird die vor etlichen Jahren erdachte Schlacht von Port Said. Sie wird mit strategischen Voraussetzungen

begründet, die streng genommen Unmöglichkeiten sind, aber man muß sie in den Kauf nehmen, damit auch hier die Vernichtung des Britischen Panzergeschwaders zweifellos wird. Der Verfasser ist selbst ein Brite; er kennt John Bulls schwache Seite und weiß, wie er nervös wird, wenn er die Demüthigung des „Union Jack", seines stolzen Palladiums, und die Niederlage seines Geschwaders gedruckt liest. Warum gerade das Britische Geschwader unterliegen muß, liest man auch aus jener Schlachtbeschreibung nicht heraus, weil es sich eben nur um den Effekt handelt.

Anders verhält es sich mit der Schlacht des Herrn Gabriel Charmes. Hier ist die Methode in großen Zügen fertig, und nur das taktische Reglement fehlt noch; er empfiehlt den Waffenbrüdern aller Flotten, darüber nachzudenken, und zweifelt nicht, daß etwas Brauchbares geschaffen wird; aber er mahnt zur Eile. Man versteht nicht, warum seinen sonst so eingehenden Vorschlägen dieser letzte Ausputz fehlt; umsomehr, als er, wenn alles Andere wahr ist, sich ganz von selbst ergibt.

Aus den „taktischen Einheiten" der gepaarten Torpilleurs und der Kanonenboote bildet er „Gefechts-Gruppen" (groupes de combat); vier Angriffs- und vier Vertheidigungs-Torpilleurs, begleitet von zwei Kanonenbooten, sind eine Gruppe. Natürlich richtet sich sein Kampf gegen eine Panzer-Eskadre; des Beispiels halber bestehe sie aus sechs Schiffen, und für jedes Schiff rechnet er seinerseits eine Gruppe. Die Fahrzeuge seiner Gruppe sind weit auseinander, damit der Feind dazwischen hindurch desto mehr ins Blaue schießen kann; in „langen Linien" nähert sich jede Gruppe dem gewählten Opfer; „les canonnières et les torpilleurs de défense marchent en tête", also die Boote mit den Spieren-Torpedo's und die Kanonenboote mit ihren kleinen Geschützen voran, um die aus Torpilleurs und Aviso's bestehende Avantgarde des Feindes zu vernichten, worauf dann die folgenden

Angriffs-Torpilleurs mit den automobilen Torpedo's jedem ihrer Opfer den Todesstoß versetzen.

Natürlich wird in diesem Fall mit Panzerschiffen heutiger Art gerechnet, aus deren Monstre-Kanonen jeder gegen die kleine Gesellschaft gethane Schuß eine Verschwendung ist. Solche Rechnung ist aber falsch. Fallen die Gründe weg, die zu Monstre-Kanonen führten, so wird letzteren die „raison d'être" entzogen, und Niemand würde darüber traurig sein.

Es wird Niemandem einfallen, für die Panzer-Colosse, wie sie heute sind, noch ein Wort zu verlieren, wenn der Zeitpunkt eintritt, wo ihres Gleichen von Niemand mehr zu bekämpfen ist. Sie müssen sein, solange der Zeitpunkt auf sich warten läßt. Für Herrn Gabriel Charmes ist er längst da, aber nur in der Revue des deux mondes, und das genügt nicht.

Mit den „langen Linien" seiner Mikroben hat es nicht allzuviel auf sich; sie sind im günstigsten Falle schwer zu regieren, schwer zu übersehen und schwer zusammenzuhalten; schwer zu übersehen, wegen der außerordentlichen Länge; selbst echelonnirt würden die sechs Gruppen den Raum einer halben deutschen Meile beanspruchen; an eine Echelonnirung ist aber nicht zu denken, weil sie dem Angriffszweck nicht entspräche; schwer zu regieren, wenn man die entsetzlich schwerfälligen und gestreckten Kurven betrachtet, deren jedes dieser Fahrzeuge, ungeachtet seiner Kleinheit zum Evolutioniren bedarf; schwer zusammenzuhalten, weil der äußerst zerbrechliche Zustand jedes Einzelnen dieser komplicirten Maschinenkomplexe jede gegenseitige Annäherung zur Gefahr macht.

Wenn es jemals Körper gegeben hat, die der Anlehnung an etwas Festes, die einer Art Mauerschutz bedürfen, so sind es diese Meisterstücke der Industrie. Wir zollen sowohl den Leistungen des Herrn Thornykroft, wie denen des Herrn Normand die größte Bewunderung, möchten es aber bezweifeln, daß die Rodomontaden der modernen Torpedo-Schwärmer ihnen den gewünschten Zuspruch bringen werden.

In seinen „Gefechts-Gruppen“ erblickt der Verfasser der Revue-Artikel das vom Landkrieg auf den Seekrieg übertragene zerstreute Gefecht; es ist Minerva aus Jupiters Haupt, und die Wirkung soll die gleiche sein, wie die der Napoleonischen Voltigeurs gegen die bei Vierzehnheiligen mit klingendem Spiel in ihr Verderben rückenden preußischen Bataillone. Der Vergleich ist indeß übel gewählt, weil das zerstreute Gefecht jener See-Tirailleure in der Luft schwebt, wenn es nicht Nachdruck findet, in dem Kern fester Colonnen.

Nachdem die erste Linie, aus den Torpilleurs „de défense“ und den beiden Kanonenbooten bestehend, die Avantgarde der kleinen Fahrzeuge des Feindes durchbrochen, und sie zum größten Theil überwältigt, entsteht natürlich ein „melée“, ein Getümmel, in welchem es nun den Panzerschiffen schwer wird, die eigenen „Kleinen“ von denen des Feindes zu unterscheiden. Die Vortheile und Nachtheile eines solchen Zustandes pflegen sich für beide Theile geltend zu machen; aber die Möglichkeit des Uebersehens, und der feste Standpunkt, sowie die Freiheit des Zielens, sie gehören dem Schiff und nicht dem von jeder Wellenbewegung des Wassers beeinflußten kleinen Fahrzeug, welches sich obendrein in Acht nehmen muß, nirgends anzustoßen oder angestoßen zu werden, da die zarten Stahlwände von wenigen Millimeter Dicke das nicht vertragen.

Bei hellem Tage, meint Herr Gabriel Charmes, könnte der Erfolg für die „Mikroben“ allenfalls zweifelhaft sein. Anders aber ist es in der Nacht. Das ist die recht eigentliche Zeit ihrer Wirksamkeit, und da kann ihnen nichts widerstehen. Auch da beruft er sich auf den Admiral Aube; schon dieser habe es ausgesprochen, eine Eskadre, die in der Nacht von Torpedobooten angegriffen werde, sei „virtuellement tuée“. Natürlich ist auch bei diesem Ausspruch der ungünstige Fall angenommen, daß das Geschwader sich nicht im Besitz von Waffen befindet, die es den Torpedobooten entgegensetzen kann. Und

wenn man mit Kleinem so Großes auf einen Schlag vernichten kann, verlohnt es sich dann, das Große überhaupt noch zu haben? Das ist das Raisonnement der Friedensfreunde, die mit der Abrüstung und mit der Beseitigung der Kriegsmittel auch den Krieg für beseitigt halten, und die nicht sehen, daß sie sich mit solchem Raisonnement immer nur im Kreise bewegen. Es ist wie mit der Utopie der sozialen Umwälzung. Würden alle irdischen Güter heute gleich vertheilt, so würde morgen wieder Alles ungleich sein. Fände heute ein politischer Ausgleich und ein allgemeines Abschwören des Krieges statt, so würde morgen das Kriegsgelüst erwachen bei dem, der in der Steigerung seiner Mittel die Möglichkeit entdeckt, auf den Anderen, — den Rivalen — zu drücken.

Mache man heute den Sprung vom System der Panzer und schweren Kanonen zu dem der „Schießwoll-Mikroben", so wird morgen der Wettlauf auf diesem Gebiet beginnen, und derjenige der Stärkere sein, der statt zwei Torpedo's vier, der statt auf kurze, auf weitere Entfernung zu schießen vermag, und wo das Ringen sich nicht in die Lüfte versteigt, wie bei den Zwei- und Dreideckern mit Masten und Segeln, oder in die Länge und Breite, wie bei den Dampfschiffen, da wird es vielleicht ausschließlich in die Tiefe gehen, aber einen Weg findet es sicher.

Die Behauptung, erst mit der Einführung der Torpedoboote sei es für Schiffe unmöglich geworden, Küstenplätze und Forts zu bombardiren, ist nicht richtig. In früherer Zeit galt die Beschießung gut bewaffneter und vertheidigter Küstenfestungen als ein äußerst gewagtes Unternehmen. Drei hinter gutem Mauerwerk befindliche schwere Geschütze pflegte man als Regel einem Schiff von 80 Kanonen gleich zu achten. Hatten Kanonaden zwischen Schiffen und Landbefestigungen Erfolg, so war es in der Regel der schlechten Beschaffenheit oder schlechten Bedienung der letzteren zuzuschreiben. Die

Erfahrungen von Fort Constantin führten zum Gebrauch gepanzerter schwimmender Batterien vor Kinburn, und zu welchen Folgen es im weiteren Schiffbau führte, ist bekannt; ebenso bekannt aber muß es jedem Artilleristen und jedem Seeoffizier sein, daß bei dem heutigen Stande der Artillerie nur mit Panzerschiffen an einen ernsten Angriff auf Landbefestigungen zu denken war. Die Behauptung des Herrn Gabriel Charmes, es sei nicht daran zu denken*) schwebt in der Luft, und widerspricht allen Erfahrungen der neuern Kriegsgeschichte. Seine Idee, Forts mit Torpedobooten zu forciren und mit den 14 Centimeter-Geschützen seiner Kanonenboote zum Schweigen zu bringen, mag der Schwärmerei für seine Schützlinge zu Gute geschrieben werden. Ernsthaft ist sie nicht zu nehmen.

Faßt man das Wesen der Charmes'schen Ausführungen zusammen, so scheint es, als werde in den sehr weitgehenden Vorschlägen des französischen Verfassers ein Grundsatz der Kriegführung außer Augen gesetzt, den man nicht ungestraft außer Augen setzen darf. Es ist der Grundsatz, daß — wie Clausewitz sich ausdrückt — der Krieg ein „Akt der Gewalt“ ist, wo „Jeder dem Andern“ das Gesetz gibt, was schließlich zur äußersten Kraftleistung führt. Kein humanistisches Gebahren, keine noch so salbungsvolle Predigt der Menschen- und Friedensfreunde wird dieses „Aeußerste“ verhindern. Daß der aufs Aeußerste getriebene Seekrieg am Ende den Seeraub zeitigen muß, scheint unzweifelhaft; darüber braucht man sich mit den Gelehrten des Seerechts nicht lange zu zanken. Nur ist es ein ander Ding, ob man damit anfängt oder ob man ihm in der allmäligen Entwickelung Schritt für Schritt gerecht zu werden sucht.

Die bisherigen Reform-Vorschläge, oder was so genannt wird, erstrecken sich auf drei Zweige des Krieges: den Krieg

*) Revue des deux mondes 1. Mars 1885 pag. 161.

der Kaperei, „la guerre de course“, den Geschwader-Krieg, „guerre d'escadres de torpilleurs“ und den Küsten-Krieg, „guerre des côtes“. Was den ersten anbetrifft, so verbietet ihn in der vorgeschlagenen Methode das Gesetz der Moral, den zweiten verbietet das Gesetz der strategischen und taktischen Vernunft, und den dritten das Gesetz der artilleristischen Erfahrung, und aller von der Kriegsgeschichte bis zum heutigen Tage registrirten Blokaden, Bombardements und Kanonaden fester Küstenplätze.

Noch einmal sei darauf hingewiesen, daß wir weit entfernt sind, die Vervollkommnung des automobilen Torpedo zu unterschätzen. Den heutigen Geschwadern ist er ein furchtbarer Feind; nur muß man nicht ganz übersehen, daß mit dem Verschwinden dieser Geschwader auch seine Existenz-Berechtigung verschwindet. Würde die neue Fechtart des Herrn Gabriel Charmes zum Dogma erhoben, dann würde die nächste Folge nicht bloß die Entwerthung der Geschwader sein. Wir würden den damit verbundenen Material- und enormen Geldverlust nicht beklagen, wenn auch nur der kleinste Segen damit verbunden wäre. Man würde aber als weitere Folge eine Empirik ins Leben rufen, die in den nächsten zwanzig Jahren unglaubliche Summen verschlingen und zu guter Letzt doch wieder in das alte Geleise führen würde.

IV.

Die Küstenvertheidigung.

Man kann sich mit dem Verfasser der Marine-Artikel in der „Revue des deux mondes“ immer in vollem Einverständniß befinden, wenn es sich darum handelt, den günstigen Einfluß einer Meeresküste auf den Wohlstand des Landes ins rechte Licht zu stellen. Auch bei uns liegt das Verständniß für die befruchtende Kraft des Salzwassers noch in der Kindheit. Es sind nicht bloß die Landstrategen, denen die Bran-

dung am Meeresufer als die Grenze gilt aller wirklichen Strategie; auch die Wissenschaft als solche hat bei uns das Meer noch wenig in den Kreis ihrer Betrachtungen gezogen, und auf militärischem Gebiet ist es noch heute ein uns mehr oder weniger fremdes Element.

Auch das heuer mit so vielem Lärm in Scene gesetzte Drängen nach außen, das moderne Ventil für den sonst mit scheelem Auge angesehenen Wandertrieb, hat zu richtigem Verständniß noch wenig dazu beigetragen; und die kosmopolitische Zuthat, die dem Leben der an das Meer grenzenden Nation von außen kommt, gilt noch nicht als vollwerthiger Patriotismus.

Da wir nicht über dieses Thema zu schreiben haben, so bleibt es hier außer Betracht und kann nur insoweit zur Erörterung kommen, als es die Vertheidigung der Küsten der Aufmerksamkeit näher rückt.

Der Begriff „Küste" ist, je nachdem, weit und eng zu fassen, und für alle militärischen Zwecke bedarf es einer genauen Abgrenzung. Daß eine solche bei der Mehrzahl der Nationen vorhanden sei, wäre zuviel behauptet, und auch in Bezug auf Deutschland begeht Herr Gabriel Charmes einen Irrthum, wenn er glaubt, daß hier die Abgrenzung des Begriffes den Gipfel der Vollkommenheit erreicht habe. Der Irrthum ist zu entschuldigen, weil ihm Deutschland gerade als das Musterland gilt auf dem Gebiet der Torpedo's, der Torpilleurs, der Condemnirung der Monstre-Schiffe und Monstre-Kanonen, und alles dessen, was damit zusammenhängt.

Seine Anschauungen sind aber hier wie dort nicht ganz zutreffend; er meint, die Vertheidigung der Küste befinde sich in Deutschland in ausschließlichem Besitz der Flotte. Wir halten uns weder für verpflichtet noch sind wir genügend unterrichtet, um ihn über das Wirkliche des Sachverhältnisses aufzuklären. Indeß scheint es fast, als seien die Wünsche, die der Verfasser bezüglich der Befehlsverhältnisse ausspricht,

kaum in irgend einem Lande mehr der Wirklichkeit nahe gebracht, als gerade in Frankreich.

Der Marine-Präfekt übt in Frankreich innerhalb des ihm von der Küste zugetheilten beschränkten Gebietes volle Macht aus, und das scheint für die Vertheidigung dieser Küste sehr angemessen. Seine Machtvollkommenheit auf die Vertheidigungsmittel der gesammten Küste auszudehnen, ist aber darum noch nicht wünschenswerth; denn der Schwerpunkt seiner Thätigkeit, seiner hauptsächlichen Aufmerksamkeit soll auf den See-Horizont, nicht auf den des Landes gerichtet sein.

Küstenvertheidigung beginnt mit der Beherrschung des vor der Küste liegenden Meeres, und Herrschaft ist hier gleichbedeutend mit Freiheit der Bewegung. Wo diese letztere anfängt, und wo sie aufhört, da sind auch die Befehlsgrenzen zu suchen für die Verwendung der Streitmittel. Für das richtige Ineinandergreifen, für die gegenseitige Unterstützung eine genau abgepaßte Schablone zu finden, ist, wie die Kriegsgeschichte lehrt, noch niemals möglich gewesen, und wird es auch nicht sein. Moralische Faktoren werden dabei die Hauptrolle spielen und nicht zünftige Engherzigkeit.

Wenn Massena Genua so gut vertheidigt hat, wie es ein Admiral nicht besser hätte machen können, so ist damit wenig bewiesen. Oder man müßte denn beweisen können, daß Danzig von einem Admiral hätte vertheidigt werden müssen, um nicht zu fallen. Es ist ebenso falsch, aus ganz vereinzelten Thatsachen ein für allemal geltende, allgemeine Schlüsse zu ziehen, als umgekehrt allgemeine Grundsätze allen Verhältnissen um jeden Preis anzupassen. Ob Brueys sich bei Abukir hätte überfallen lassen, wenn er an den Oberbefehl Bonaparte's nicht gebunden war, steht dahin;*) sicher ist, daß es für die

*) Nach Reynier war das Verbleiben des Admiral Brueys bei Abukir nicht Bonaparte's Schuld; dieser soll vielmehr der Meinung gewesen sein, nach Ausschiffung der Armee müsse das Geschwader die hohe See oder einen sichern Hafen, am besten Corfu, aufsuchen.

Vertheidigung Colbergs völlig gleichgültig war, ob Gneisenau Seeoffizier oder Infanterist war. Die Kriegslage muß entscheiden, ob der jeweilige Schwerpunkt in den Streitmitteln der See oder in denen des Landes liegt. Selbst für die Sicherheit der in der Nähe des Meeres liegenden Eisenbahnen wird der Einfluß der Admirale nicht immer ganz ohne Bedeutung sein; für die gegenseitigen Ressort-Begrenzungen da eine ganz deutliche Linie zu finden, mag manchmal Schwierigkeiten haben.

Freilich ist es, wie Charmes mit Recht sagt, nur dem im Leben auf der See geschulten Auge möglich, die Erscheinungen auf See richtig zu beurtheilen; einer besonderen Art von Uebung bedarf es, um gegen bewegte Ziele zu schießen. Daraus folgt aber nur, daß die Küstenvertheidigung solcher Elemente nicht entbehren darf. Das Verlangen, aus diesem Grunde alle Seefestungen in der Hand von Personen zu sehen, die der Flotte angehören, ist ein sehr übertriebenes und wird nirgends erfüllt werden, wo Armee und Flotte getrennte Körper sind. Am allerwenigsten wird es erfüllt werden, wo, wie bei uns, der Personalbestand der Flotte nur gerade hinreicht, allen Bedürfnissen des eigentlichen Seedienstes zu genügen.

In dem eigentlichen Küstenkrieg sind Torpedo's sowohl, wie unterseeische Minen so recht am Platz; natürlich aber nur, insoweit man unter Küstenkrieg die lokale, stationäre Vertheidigung versteht. Versenkte und verankerte Stoß-Minen, wie man sie in Deutschland nennt, sperren Flußeingänge und Zugänge zu den Binnenhäfen. Ihre Auslegung ist bei mittleren Wassertiefen in der Zahl nicht beschränkt. Ihre Schwimmfähigkeit und Antriebskraft hält sie immer auf Ankerketten-Länge zwischen Meeresgrund und Oberfläche; durch eine ziemlich einfache Manipulation mit dem Leitungskabel wird der Elektrizitätsumlauf hergestellt, der Mine damit ihre Wirksamkeit verliehen, und es wird dann dieselbe durch den

Anstoß irgend eines harten Gegenstandes mittelst des Zünders in Thätigkeit versetzt.

Es bilden diese Minen die recht eigentlich stationären Vertheidigungsmittel; sie werden einerseits durch die Artillerie der Küstenwerke, andererseits nach Belieben durch dahinter oder davor, oder auch daneben angelegte feste oder schwimmende Sperrmittel verschiedener Art unterstützt.

Es genüge hier, zu sagen, daß die Minenvertheidigung sich nicht auf diese eine Art von Minen beschränkt; es erheischt namentlich die offensive Vertheidigung, die temporäre Sperrung vorliegender oder besonderer Gewässer noch eine Art von Minen, die leicht auszulegen sind, und deren Entzündung sich einfacher gestaltet. Ein detaillirtes Eingehen ist nicht der Zweck dieses Aufsatzes, und es bedarf nur der Erwähnung, sofern die Anwendung dieser mit Schießbaumwolle wirkenden Sprengkörper den heutigen Küstenkrieg kennzeichnet.

Die Herrichtung, Bereithaltung und Handhabung solcher Vertheidigungsmittel erfordert nämlich ein Personal, welches mit der technischen Seite der Sache vollkommen vertraut ist. In der Handhabung selbst liegt eine nicht geringe Gefahr, welcher das Personal vermöge vollkommener Sachkenntniß und Uebung entrückt sein muß; seine Friedensbeschäftigung befaßt sich unausgesetzt damit. Daß der Kriegsgebrauch sich deshalb ausschließlich in den Händen dieses selben Personals befindet, braucht nicht die Folge zu sein, und hier, wie in anderen Dingen ist eine vollkommene Trennung des Gebrauchs von der Bewahrung und Verwaltung nicht ausgeschlossen.

Selbstverständlich herrscht auch in Bezug hierauf bei den verschiedenen Nationen dieselbe Verschiedenheit, die sich in anderen militärischen Dingen geltend macht. Eine Neuerung gibt ohnehin zu vielfachem Umhertasten Anlaß, und es wird wohl überall das Richtige sein, den nationalen Maximen zu folgen, und dabei den Eigenheiten der Sache Rechnung zu tragen.

In Marineſachen iſt die Arbeitstheilung, die ſich nicht allein auf die Verwaltung und Bewahrung, ſondern auch auf den Gebrauch der Waffen erſtreckt, eine hervorragend franzöſiſche Tugend. Aber die Frage der richtigen Form, in welcher die Grundlage einer militäriſchen Verwaltung ſich darzuſtellen hat, iſt eine viel umſtrittene.

Das Centraliſiren verſteht man in Frankreich beſſer, wie irgendwo anders, und daß die Flotte von der Rue Royale aus regiert wird, iſt dort gerade ſo ſelbſtverſtändlich, wie die von der Sonne ſich über das Weltall verbreitende Wärme.

Man ſpricht viel über gute und über ſchlechte Syſteme; es gibt Menſchen, die über die Auffindung des richtigen, und mit der großen Mühſal, Andere dazu zu überreden, ſich ihr halbes Leben verbittern; und dennoch ſchreitet der Weltbetrieb mittlerweile langſamen Schrittes dahin; ja, er lebt immer weiter, während ſchon das Riedgras auf den Gräbern der Doktrinäre wächſt, und immer wieder Neue kommen, die ſterile Erbſchaft anzutreten.

Namentlich in Angelegenheiten der Flotte und der Organiſation ihres Betriebes ſieht man auf Frankreich als den Urquell eines gut erdachten Syſtems; aber, wie es ſcheint, gilt dort ſo wenig wie anderswo der Prophet in ſeinem Vaterland; und nun muß die erſtaunte Welt aus den Blättern der „Revue des deux mondes“ erfahren, wie ſehr dort insbeſondere die Einrichtung der Küſtenvertheidigung im Argen liegt, und daß hauptſächlich das Syſtem daranſchuld iſt.

Blickt man umher, ſich Raths zu erholen, wie es anderwärts damit beſchaffen ſei, ſo trifft man auf die verſchiedenartigſten Formen. Sie einzeln zu ſchildern oder ſich auch nur auf die Art der Verſchiedenheit einzulaſſen, iſt hier weder Platz noch Anlaß. Verfolgt man ihren Urſprung, ſo iſt jede Form dem anfänglichen Bedürfniß entſprungen, und es hat ſich der Anfang den Eigenthümlichkeiten des Landes angepaßt.

Pope's allgemein politischer Ausspruch:

The form of Government let fools contest,
Whatev'r is best administer'd, is best

gilt auch in diesen Dingen.

Als die amerikanischen Colonien sich unabhängig machten und dann genöthigt waren, eine Flotte zu schaffen, haben sich ihre Staatsmänner mit dem Entwurf eines Flottengründungsplanes nicht aufgehalten, sondern sie fingen damit an, die ersten besten Fahrzeuge zu bewaffnen, um Schiffe mit Kriegsmaterial abzufangen, die in der Themse zum Auslaufen rüsteten.

Will man mit der Lehre vom Sengen und Brennen feindliche Küsten heimsuchen, so muß man vor Allem bedacht sein, die eigenen Küsten zu decken. Nun darf man aber eine Küste nicht ansehen als einen Wall, der das dahinterliegende Land vor dem Eindringen des Meeres oder sonstiger fremder unliebsamer Elemente schützt, sondern man hat sie anzusehen als das, was für einen Hafen etwa die Quaifläche ist, und als eine Aneinanderreihung größerer und kleinerer Häfen, die den überseeischen Beziehungen des Landes als Ein- und Ausgangsthore dienen. Sonach ist eine Küste nicht sowohl an und für sich ein Schutz, ja, nicht einmal eine Grenze; denn je mehr Häfen sie hat, je zugänglicher ihre Ufer, ihre Ein- und Ausgangspforten, desto weniger bildet sie ein Schutzmittel, und desto mehr ladet sie fremden Zuzug ein. Man kann behaupten, sie öffnet das Land in noch höherem Grade, als es eine Landesgrenze thut. Die letztere ist zwar in der Regel leichter zu überschreiten, aber die Annäherung fremder und feindlicher Elemente ist, wo sie in Massen auftreten wollen, leichter vorzusehen und zu bewachen.

Das Mittel des Gartenbesitzers, der am Zaun eine Tafel aufstellt mit der Inschrift: „Hier liegen Fußangeln und Selbstschüsse!" ist in neueren Kriegen auch für die Küsten schon vielfach in Anwendung gekommen, und es ist gewiß in

manchen Fällen der Zweck erreicht worden, den auch der Gartenbesitzer erreichen wollte.

Was für die Küsten die Fußangeln und Selbstschüsse vertritt, hat aber in den neueren Kriegen sich noch erst in der Entwickelung befunden, vielleicht nicht zum Schaden seiner Wirkung; denn was man nicht kennt, schreckt oft mehr als das Bekannte.

Heutzutage sind unterseeische Minen und Torpedo's zu einem gewissen Grad von Vollkommenheit gediehen; ihr Gebrauch hat sich eingebürgert, und es gibt keine Nation, die sie nicht in erster Linie zum Küstenschutz verwendete. Natürlich ist dabei nicht an die ganze Küstenlänge zu denken, sondern nur an die Sperrung von Rheden, von Hafeneingängen, von Flußmündungen und sonstigen engen Gewässern. Man pflegt die Minen in zusammenhängenden Linien auszulegen, und zwar so, daß sie von den Batterien am Lande unterstützt und unter Feuer gehalten werden können. Sie werden in einer Tiefe gehalten, die sie mit den meisten der eindringenden, oder zum Einlaufen bestimmten Schiffe in sichere Berührung, und in Folge dessen zum Explodiren bringt.

Mit dieser einfachen Art der Verwendung der Schießbaumwolle hat man sowohl im amerikanischen Secessionskrieg, wie im russisch-türkischen viel Wirkung erzielt. Der unbehinderte Uebergang über die Donau war wesentlich den Minen-Sperren zu danken, ebenso auch der Umstand, daß die Hafenstädte des Schwarzen Meeres verschont blieben von Bombardements. Aber gerade die Erfahrungen des russisch-türkischen Krieges darf man nicht überschätzen. Auf eine so ausgedehnte Passivität, wie die der türkischen Flotte, ist in einem anderen Kriege nicht zu rechnen. Ein mit Torpedo's ausgerüsteter, unternehmender Feind würde mit einem Panzergeschwader die Unverwundbarkeit Odessa's und Sebastopols bald in Frage stellen und sich von der Donau nicht so leichten Kaufes aussperren lassen. Den Türken fehlte mit Ausnahme

eines einzigen englischen Torpedo-Officiers das gesammte dazu nöthige Personal; und auf ein derartiges Mißverhältniß wird in zukünftigen Kriegen zwischen anderen Mächten ebenfalls nicht zu rechnen sein.

Im Allgemeinen ist man nach den Erfahrungen der letzten Kriege zu dem Schluß gekommen, die Artillerie sei für Minen wie für andere Sperren sowohl der kräftigste, wie unentbehrlichste Verbündete, eine Minenvertheidigung ohne Artillerieschutz schwebe so ziemlich in der Luft; dagegen sei auch für fast alle Küstengewässer der bloße Artillerieschutz ohne Verbindung mit Minensperren ganz ungenügend und unwirksam. Das offensive Element der Fisch-Torpedo's und Torpedoboote war bis dahin noch nicht zur Geltung gekommen, und fast allgemein ist man der Ansicht, daß diesem Element im Küstenkrieg der erste Platz gebührt.

Diese Ansicht scheint begründet, unrichtig aber, darüber hinauszugehen, wie die modernen Torpedo-Enthusiasten es thun, indem sie der Anschauung huldigen, die alten Streitmittel, namentlich die schwere Artillerie in den Uferbefestigungen würden dadurch entbehrlich.

Die Behauptung, ein Torpilleur zu 200000 Francs sei mehr werth, als ein Panzerfort zu mehreren Millionen, steht etwa auf gleicher Höhe mit der, daß ein Infanterie-Bataillon da, wo es gebraucht ist, mehr werth sei als eine Festung ersten Ranges.

Zu den sehr beliebten Annahmen gehört auch die, daß Landungen fortan nicht mehr möglich seien; vermöge der vollkommenen Telegraphen- und Beobachtungssysteme ließen sich mit Leichtigkeit ungezählte „Eskadrillen“ von Torpilleurs gegen jeden Landungsversuch konzentriren; auch sei das ein weiterer Beweis, daß das Commando der Küstenplätze fortan ausschließlich der Flotte zufallen müsse. Aber alle diese Annahmen schießen über ihr Ziel hinaus. Landungen sind leichter ausführbar, wie früher, Eskadrillen sind nicht von so leichter

Bewegungsfähigkeit, wie man glaubt; nur der Gebrauch der Flotte und der Rayon des Meeres muß daher in den Händen der Admirale sein.

Frankreich besitzt gegenwärtig im Ganzen 600 Torpedo's; sie sind alle von Herrn Whitehead in Fiume gekauft, und die dafür ausgegebenen Millionen befinden sich in seiner Tasche „assurément bien placées"; sie sind aber für Frankreich so gut wie verloren; denn von jenen 600 Torpedo's sind die Hälfte bereits veraltet, und der Rest befindet sich zerstreut und ohne jede Pflege und Rückhalt auf Panzerschiffen und Kreuzern, in den Händen meist unkundiger Personen.

Es ist dieses Klagelied in mehr als einer Richtung bezeichnend; vor Allem macht es den Wechsel anschaulich, der sich mit allen neuen Erfindungen zu vollziehen pflegt; und es zeigt, wie sehr man Unrecht thut, in solchen Sachen nach der Erreichung eines befriedigenden Standpunktes an einen Stillstand oder aber an Finalität zu glauben.

Es ist ein Unding, Systeme zu gründen, wenn die Empirik nur eben erst einen befriedigenden Anfang genommen hat, und es ist nicht wohlgethan, sein Alles auf solche Systeme zu setzen.

Wenn man erfährt, sowohl die englischen, wie die deutschen Torpedo's seien besser wie die französischen, so liegt darin eine gewisse Beruhigung für die sächsische Race; wenn man aber gleichzeitig erfährt, daß das Element der Ueberlegenheit nur in einer etwas vergrößerten Treffsicherheit besteht, — etwa 540 m gegen 400 m — so ist das nicht überwältigend.

Dem allgemeinen Drängen nachgebend, hatte man in Frankreich den Versuch gemacht, einen wesentlichen Theil des lokalen Küstenkrieges in die Hand der Ortsbehörden der Küstenstädte zu legen. So hatte man der Stadt Dünkirchen zugemuthet, sich auf eigene Kosten „Torpilleurs" zu beschaffen und sie im Kriegsfall in Thätigkeit zu setzen. Der Gedanke

ist sehr bald wieder verworfen worden, weil man einsah, daß eine solche Art kommunaler Militär-Particularismus nicht allein unausführbar, sondern auch schädlich sei.

Wäre das möglich, so würde man mit demselben Recht auch die Verschanzung fester Plätze und ihre Vertheidigung den Communalbehörden überlassen können; aber die Vertheidigung des Landes verträgt keine solche Decentralisation, sie bedarf der einheitlichen Leitung, und es ist aus diesem Grunde auch müßig, über die Grenze zu streiten, die den Rücksichten für die Flotte oder für die Armee zu ziehen sei.

Man soll sich nicht in dem Glauben wiegen, die Küsten seien geschützt, wenn man sie mit gepanzerten Werken besetzt und mit Sperren belegt; denn beides ist ein Schutz, der erst zur Geltung kommt, wenn die Herrschaft über das Meer verloren ist; wem der Begriff der Herrschaft zu anspruchsvoll erscheint, für den kann man es Freiheit des Meeres nennen, denn schließlich ist die Freiheit der Bewegung auf dem Meere gleichbedeutend mit einer Art von Herrschaft auf demselben.

Die Freiheit des Meeres zu erhalten, bedarf es im Kriegsfall eines offensiven Elements. Der Kaperkrieg neben der Küstenvertheidigung kann dasselbe nicht bieten; denn ganz abgesehen von der Moral, ist er nur ein indirektes Kriegsmittel, das genügt nicht, denn nirgends ist die Verwendung der direkten Kraft so unentbehrlich wie im Kriege. Die Kriegskunst ist nicht die Werkthätigkeit der lebenden Hand am todten Stoff, sie ist der Konflikt der lebendigen gegeneinander streitenden Kräfte. Eine Vertheidigung, die sich auf Passivität beschränkt, ist auf die Dauer keine Vertheidigung mehr, weil sie nicht mit der wachsenden lebendigen Kraft des Gegners rechnet.

Die Lehre, deren erster Verkündiger der französische Admiral Aube war, daß Nationen, deren Existenz sich nicht auf maritime Suprematie gründet, mit dem Kaperkrieg und der stationären Küstenvertheidigung sich behelfen, dem „großen

Krieg", dem „guerre d'escadres" aber entsagen sollen — diese Lehre schafft eine internationale Arbeitstheilung, wonach das unbestrittene Recht auf die Handhabung des Dreizacks nach wie vor Großbritannien zufällt. Inwieweit solche Lehre dem Forum der hohen Politik genügt:

C'est à ceux, qui nous gouvernent, d'aviser!

Die sechs mächtigen Schiffe, welche Rußland zur Zeit in Kronstadt und Nicolajeff im Bau hat, beweisen, daß man hier sehr weit davon entfernt ist, sich auf das Aube-Charmes'sche System der Kriegsführung zu beschränken.

Es ist aber nicht bloß die Bedeutung des Küstenkrieges vom Standpunkt des in den Torpedo's und Minen neu auftretenden Kriegsmittels, man wird auch noch anderen Elementen einige Aufmerksamkeit zu widmen haben. Wenn sich die Erkenntniß wirklich Eingang verschafft, es komme im Krieg auf die Menge des Schadens, nicht sowohl auf die Art an, dann steigt die Bedeutung des Kaperkrieges in ungeahnter Weise. Alle Nationen, vor Allem diejenigen, die als Seemächte der Enthaltsamkeitslehre huldigen, werden ihre Kriegsmittel darauf einzurichten haben, und die Heranziehung der schnellen Dampfer, der Post- und Handelsfahrt steht in dieser Beziehung in erster Reihe.

Daß solche Schiffe anderen Zwecken, als denen des Kaperkrieges nicht dienen können, ist ziemlich allgemein anerkannt; daß ihre Heranziehung zu solchem Zweck, offensiv und defensiv, aber durchaus nothwendig ist, wird nicht so allgemein anerkannt, wird vielmehr, auch von sachkundiger Seite, oft bezweifelt. Man stößt auf Einwände, gegen die sich nur dann nichts sagen läßt, wenn man die Umwandlung solcher Fahrzeuge in wirkliche Kriegsschiffe beabsichtigte. Davon kann indeß nicht die Rede sein, denn der ursprüngliche Charakter, der sie für friedliche Zwecke bestimmt, kann ihnen nicht genommen werden. Wohl aber läßt sich diejenige Eigenschaft verwerthen, die auch im Friedensgebrauch ihre

Stärke ist, ihre Schnelligkeit und Kohlen-Capacität. Die zur Selbstvertheidigung und zum Angriff gegen ihres Gleichen nöthige Bewaffnung unterliegt keiner Schwierigkeit, sofern schon beim Bau darauf gerücksichtigt wird.

Der Verfasser des Reform-Artikels in der „Revue des deux mondes“ geht aber in seinen Forderungen noch weiter. Er nimmt keinen Anstand, außer der Bewaffnung der schnellen Dampfer die Heranziehung des größten Theiles der in der Küstenschiffahrt und im Hafenbetrieb verwendeten Fahrzeuge zu fordern. Man soll sie klassificiren, nummeriren, in steter Controlle halten, und eine ausgesuchte Zahl sogar zum offensiven Küstenkrieg verwenden.

Man kann mit der Controlle einverstanden sein, ohne den kühnen Wünschen bezüglich der Offensive zu folgen, und auch mit der Controlle braucht man nur insoweit einverstanden zu sein, als es sich um eine minimale Quote jenes Materiales und jener Fahrzeuge handelt.

Daß die Controlle den Organen der Flotte anheimfallen muß, ist selbstverständlich; daß aber die Organe der Flotte in den Stand gesetzt werden, eine solche Controlle auszuüben, würde — namentlich in einem Lande, wie Deutschland — mancher grundlegenden Einrichtungen bedürfen, die mit partikularistischen Anschauungen nicht ganz vereinbar sind.

Und doch wird man mit den letzteren brechen müssen, wenn man darauf bedacht ist, die für den Küstenkrieg verwendbaren nationalen und lokalen Kräfte zu sammeln.

Entschlösse man sich dazu, so würde man finden, daß die lokale Vertheidigung einer nicht geringen Entwickelung fähig. Man würde finden, daß Cabotage, Hafenbetrieb, Beleuchtung und Betonnung, Zollfahrt und manches andere, Dinge sind, die wohl zu Vertheidigungszwecken verwendbare Elemente enthalten. Solche Elemente mit den Organen der Flotte in geeignete Beziehung zu setzen, kann nicht schwierig sein.

Es ist ein sehr freundnachbarliches Wohlwollen des französischen Verfassers, wenn er in seinen Schilderungen von der Annahme ausgeht, solche Dinge seien wie in anderen Ländern auch bei uns schon aufs Vollkommenste eingerichtet; man braucht ihm dieses Vertrauen nicht zu rauben, und kann sich mit der allgemeinen Tendenz seiner Erörterungen in diesem Punkte ebenso einverstanden erklären, wie in dem der Bewaffnung der Handelsdampfer.

Der letzteren einen besonderen Theil dieses Aufsatzes zu widmen, ist wohl am Platz; die öffentliche Meinung ist über diesen Punkt nichts weniger als aufgeklärt. Im Parlament sind von Seiten recht sachkundiger und für maßgebend gehaltener Personen Aeußerungen gefallen, die für Passagier-Dampfer jeden kriegerischen Gedanken mit einem gewissen Unmuth von der Hand gewiesen haben. Es sind die Doktrinäre, die einerseits von der auf dem Wege des Pergaments herbeigeführten Freiheit des Privateigenthums träumen, und deren persönlichen Neigungen andererseits jede Beziehung zu den Organen der Flotte mehr oder weniger abhold ist.

Als die Anwendung des Dampfes für Passagierzwecke allgemein wurde, hielt man es in einem Staate, dem die Ausnutzung jedweden militärischen Elementes im nationalen Betrieb System war, für selbstverständlich, daß eine strategische Klassifikation nicht bloß auf Schienenwege, sondern auch auf Dampferlinien ausgedehnt wurde. Schreitet man erst zur Klassifikation, so findet man sehr bald, daß eine gewisse Zurüstung ab natu nicht fehlen darf. Die Befürchtung, es könnten daraus Unzuträglichkeiten entstehen, die der Rentabilität im Friedensverkehr Schaden thun, ist ein Hirngespinnst, das zerrissen werden muß, ehe es zu spät ist.

Wer eine Flotte ersten Ranges hat, und damit auch eine Kreuzerflotte hervorragenden Ranges, kann in diesem Punkte seiner Diskretion folgen. Er kann über solche zu militärischen Zwecken herangezogene zweifelhafte Streitmittel nach Belieben

die Achseln zucken. Wem aber der Vorzug überwältigender Seemacht nicht zu Gebote steht, dem ist es nicht gestattet, sich in solchen Dingen zünftigen Grübeleien hinzugeben. Oportet ist ein Brettnagel, und durch die Beschaffung von einigen hundert 15 cm- und ebensoviel Hotchkiß-Kanonen ist noch kein Staat ruinirt worden; eine Dampfpinasse mit einer langen Spiere zu versehen und einem Gefäß voll Schießbaumwolle erfordert keine so übermäßige Kunstbeflissenheit, und das Alles zusammen thut Wunder, wenn es im rechten Moment und am rechten Ort verwendet wird.

Militärischerseits pflegt man gegen eine solche Maßregel Abneigung zu empfinden; sie hat einen Beigeschmack von Miliz und Freischärlerthum; wo soll das Kriegszubehör im Frieden bleiben, und wo soll es im Kriege herkommen, wenn es gebraucht wird, nicht zur Stelle ist, und man sich bei den Antipoden befindet? Wo soll die Stabilität herkommen, wenn man die Dampfer, statt sie mit Ladung und Passagieren zu füllen, voller Kohlen packt? Als wenn es in der Welt keinen Ballast gäbe, falls genug Kohlenschiffe nicht zu haben sind; und daß man bei der Entwickelung der Colonisation auch an einige Depôts zu denken haben wird, ist doch kein so sehr entfernt liegender Gedanke.

Man pflegt hie und da auch einzuwenden, daß die Zahl wirklich schneller Dampfer eine Minimalquote, in Deutschland etwa ein halbes Dutzend kaum überstiege. Dieses Verhältniß scheint aber in der Besserung begriffen zu sein, und was die Südstaaten mit nur einem Dampfer leisteten, ist Wenigen unbekannt geblieben.

Was das militärische Vorurtheil anlangt, so hat es eine scheinbare Berechtigung; die Einwände würden vollberechtigt sein, wenn man den Wirkungskreis solcher Schiffe weiter zöge, als statthaft ist. Abstinenz von dem, was man vielleicht Seemachtskitzel nennen möchte, ist eine Sache, über die sich reden läßt, nur muß man dann die „Miliz“ in den

Kauf nehmen; und man darf sich dann nicht scheuen, diejenigen Mittel in die erste Reihe zu stellen, die eine Seemacht ersten Ranges nicht in vorderster Reihe zu benutzen braucht.

Zu den Gegnern bewaffneter Handelsdampfer im Prinzip zählt auch hauptsächlich der Handelsstand. Er sieht darin die Wiedereinführung der Kaperei in vergrößertem Maßstabe. Das ist indeß ein Irrthum; es ist nur eine Verstärkung derjenigen Streitmittel, deren der Staat bedarf zur Unterbindung des feindlichen Handels. Feindlicher Handel ist aber nach der Meinung der Gelehrten des modernen Seerechtes eine Contradictio in adjecto. Handel ist friedlich, auch wenn er vom Feind betrieben wird. Fälschlicherweise nennt man den Krieg eine Kunst, und übersieht, daß er dem „Handel“ viel ähnlicher als der „Kunst“, deren Erscheinungen viel fester und weniger wechselnd, als die des Handels.

Zu den Gegnern der Bewaffnung jener Dampfer zählt ferner das gesammte Personal der Kauffahrer, einmal, weil ihr Interesse mit dem des Handelsstandes zusammenfällt, sodann aber, weil dem ungezwungenen Dasein dieser Leute der militärische Zwang zuwider ist, der ihnen hier in einer gewissen Halbheit geboten wird.

Verlangt man einen findigen, ausdauernden, zuverlässigen, pflichttreuen Soldaten, der nicht leicht zurückschreckt vor der äußersten körperlichen Mühsal, vor Widerwärtigkeiten und Gefahr, so gibt es, als Klasse betrachtet, keinen Besseren, als den von Jugend auf an rasches Handeln, schnellen Entschluß, an jeden Trotz gegen Wetter und Widerwärtigkeiten gewohnten, kriegsmäßig geschulten Matrosen. Ein kleiner Kern solcher Leute unter einem Offizier und einem Unteroffizier macht jeden schnellen Handelsdampfer zum brauchbaren Kriegs-Instrument für bestimmte, mehr oder weniger begrenzte Zwecke.

Zu den Gegnern der Maßregel gehören ferner die Leute,

die wir in Ermangelung eines besseren Ausdruckes die Handels-Doktrinäre nennen wollen, die recht eigentlichen Advokaten der Freiheit des Privat-Eigenthums zur See. Sie wurden schon vorher erwähnt, und diese werden kaum zu bekehren sein.

Von größerer Bedeutung sind diejenigen Gegner, die man in den Kreisen der Techniker zu suchen hat. Ihre Aufgabe ist es, gewisse Schwierigkeiten zu überwinden, die mit der zwiefachen Bestimmung solcher Schiffe verbunden sind. In der Nähe betrachtet wachsen diese Schwierigkeiten aber erst dann, wenn man den kriegerischen Zweck zu weit steckt.

Trotz aller Uebertreibungen ist Charmes also mit der Heranziehung der Handelsflotte für die Kriegsrüstung auf richtigem Wege. Merkwürdigerweise geht er nicht auf die wenigstens ebenso wichtige Frage eines genügenden Ersatzes der Flotten-Equipage ein.

Kein Land hat an seemännischer Bevölkerung Ueberfluß; denn wenn auch der Nachfrage das Angebot folgt, so geht es doch nie über jene hinaus, und ein zur Passion werdendes Drängen zum Seedienst findet nirgends statt.

Selbst von der Auswanderung und Colonisation lassen sich Viele abschrecken durch die lange Seereise, wenn sie auch sonst dazu geeignet wären; der Küstenschiffahrt, der Fischerei, namentlich der Hochseefischerei widmet sich nur ein geringer Theil der Bevölkerung ohne besondere Anregung; denn es ist ein hartes, vielleicht das rauheste, schwerste Handwerk von denen, die der Kampf ums Dasein einem Volke bietet.

Frankreich, England, Holland sowie einige Mittelmeerstaaten sind diejenigen Nationen, denen für Zwecke des Seedienstes, wie der Küstenvertheidigung in der Küstenschiffahrt und Hochseefischerei eine starke Reserve zur Verfügung steht; es ist das nicht bei beiden in gleicher Weise der Fall, und man hat Frankreich in erster Reihe zu nennen, weil die Bereithaltung jener Reserve da wirklich gepflegt wird. In

England geschieht das nicht; dafür hat es den Vortheil der größeren Zahl, was unter Umständen für die Küstenvertheidigung mit zur Geltung kommt; in Frankreich dagegen erfreut sich die Hochseefischerei einer kräftigen Staatshülfe, seine hauptsächlichen Fischerei-Gründe liegen auf den Bänken von Neufundland, und lediglich zu diesem Zweck hat man sich trotz aller Kriege den Besitz der Inseln St. Pierre und Miquelon gesichert, wo eine große Anzahl von Mannschaften der „inscription maritime“ sich im Reserve-Verhältniß befindet. Die Bemannung der Fischerflotte steht unter militärischer Controlle und genießt gewisser Vortheile für ihre Dienstzeit auf der Flotte, ein Vorgang, der für Fischerei sowohl, wie für die Flotte beachtenswerth ist. Denn hier werden die wetterharten Männer gezeitigt, die nicht allein den Torpilleurs, sondern auch den Schiffen willkommenes Material sind*). Es bedarf einer gewissen Frist, ehe sie zur Hand sind, aber sie sind mit Sicherheit zur bestimmten Zeit zu haben; und im Wesentlichen kommt es nur darauf an, daß der Präsenz-Stand der Flotten-Equipagen und die unmittelbare Reserve jene Frist gestattet.

*) Es war eine merkwürdige Erscheinung, daß die französische Fischerei sich ungeachtet der während des deutsch-französischen Krieges über sie verhängten Sperre, ihren Markt in den deutschen Häfen — wider eigenes Erwarten — doch erhalten hat. Man hatte in Frankreich gefürchtet, dieser Markt werde verloren gehen, und die deutschen Fischer würden ihn sich erobern. Zur Verwunderung der Franzosen ist es aber nicht geschehen.

3. Kriegs-Kauffahrer.

Als der deutsche Reichstag die Frage einer Subvention für Postdampfer nach Ostasien verhandelte, äußerte der Abgeordnete einer der größeren Seestädte, die Subvention wolle man sich wohl gefallen lassen, obgleich man sich früher grundsätzlich dagegen ausgesprochen, nur möge man in Verbindung mit der Subvention nicht etwa die Frage einer „Armirung“ oder „Verwendung im Kriegsfalle“ verknüpfen. Die Reichsregierung ist dann auch nicht weiter auf diesen Punkt eingegangen, denn sie mußte zufrieden sein, wenn sie für die Subvention überhaupt eine Mehrheit bekam, und sie bedurfte der Vertreter der Seestädte, insbesondere der Hansestädte, — und einer solchen gehörte jener Abgeordnete an, — um den Zweck zu erreichen.

Ob es nützlich sei oder nicht, Schiffe von Staatswegen zu subventioniren, oder Linienfahrten einzurichten, unter nationaler Flagge, soll uns hier nicht beschäftigen; wohl aber die Frage, ob es gut ist, Schiffe, die solchen Zwecken dienen, für den Krieg einzurichten.

Die Bejahung der Frage wurde von anscheinend sachkundigen Leuten abgelehnt, und das geschah zu einer Zeit, wo man den „nächsten Krieg“ für das „kommende Frühjahr“

vorauszusehen pflegte. Es sind seitdem eine ganze Reihe von Frühjahren gekommen, jedesmal ohne den verheißenen Krieg; es wird aber Niemand daraus folgern wollen, daß man die Hände in den Schoß zu legen hat. Für die Vorbereitung auf dem Lande behält man ein wachsames Auge, für die Kampfmittel zur See nicht minder, und auch die Armirungsfrage der Privatschiffe hat — in anderen Ländern wenigstens — ihre fortschreitende Bewegung.

Daß die Sache bei uns in betheiligten Kreisen, d. i. bei den größeren und kleineren Rhedereien nicht das nöthige Interesse fand, lag an einem Mißverständniß. Die Verwendung für Kriegszwecke ist ein weiter Begriff. Von der Verwendung eines Kauffahrers zu Kriegszwecken kann nur insoweit die Rede sein, als ihm zugemuthet werden kann, unbeschadet der ihm anhaftenden kommerziellen Eigenschaften. Die letzteren sind in seiner ganzen Bau-Anlage begründet und können nicht nach Belieben durch Eigenschaften ersetzt oder ergänzt werden, die einen dem friedlichen Handel ganz entgegengesetzten Zweck verfolgen.

Wohl aber handelt es sich darum, ob es angeht, Kauffahrer, insbesondere Dampfer, von vornherein darauf einzurichten, daß sie sich — unbeschadet des kaufmännischen Berufs — gegen ihres gleichen vertheidigen können.

Das Mißverständniß lag darin, daß man befürchtete, die Regierung werde als Entgelt für die Subvention den Anspruch erheben, solche Dampfer im Kriegsfall als Kreuzer im Gefolge einer Flotte zu verwenden. Wollte man dies, so wären bauliche Einrichtungen nöthig geworden, die dem kaufmännischen Zweck Abbruch gethan hätten. Der Anspruch, sich mit einem Kriegsschiff zu messen, kann an ein für den Krieg zeitweis hergerichtetes Kauffahrteischiff nicht gestellt werden. Die Wände eines Kauffahrers sind nur eben stark genug, um Tragfähigkeit, und mit dieser den Zusammenhalt des Schiffes zu gewährleisten. Macht man sie stärker, so

thun sie ersterer Eigenschaft Abbruch. Die Maschinen des Handelsdampfers sind darauf eingerichtet, in gleichmäßiger Fahrt lange Reisen zu machen. Sie ragen über die Wasserlinie empor, und sind der schwachen Wände des Schiffes wegen, der Verwundung durch schwere Geschosse sehr ausgesetzt. Zum Widerstand gegen Kriegsschiffe würde man ihnen einen ganz anderen Entwurf zu Grunde legen, den Maschinentheilen ganz andere Abmessungen geben müssen. Und was für die eigentlichen Maschinentheile gilt, das gilt in noch viel höherem Grade für die Dampf-Kessel, den weitaus empfindlichsten Theil des Schiffes.

In einem Punkte ist der Handelsdampfer dem Kriegsschiff voraus; seine Einrichtung auf Tragfähigkeit, die Entbehrlichkeit der Kriegsausrüstung und Besatzung, gestatten ihm größeren Vorrath von Brennmaterial und damit größere Fahrtdauer.

Und es ist nothwendig, ihm die Möglichkeit der Selbstvertheidigung zu geben. Dafür sprechen zwei wichtige Gründe. Der eine besteht darin, daß bei der heutigen Beschleunigung des Verkehrs durch den Dampf das alte Convoy-Wesen so gut wie beseitigt ist. In früherer Zeit mußten die Segler sich in Scharen oder „Convoy's“ sammeln und von Kriegsschiffen begleiten lassen. Bei dem sehr viel geringeren Umfang des Seeverkehrs kam es nicht darauf an, wenn eine solche Schar von Seglern an einem Sammelplatz wochen- und monatelang wartete, da die Regierung nicht immer Begleitschiffe in Bereitschaft hatte.

Das würde sich heute anders gestalten. Die Abkürzung und feste Berechnung der Fahrt mittelst des Dampfes macht jedes Schiff selbständig. Die Wirthschaftlichkeit des Dampfbetriebes liegt in der Vermeidung des Stillliegens, und die Vermeidung der Kriegsgefahr liegt in der Abkürzung der Reise; aber sie liegt nicht allein darin, sondern mehr noch in der Vereinzelung, wie sich ja auch die alten Convoy's,

wenn ihre Begleitschiffe angegriffen und überwältigt wurden, dadurch der Gefahr zu entziehen suchten, daß sie in alle Winde zerstoben.

Der andere wichtige Grund liegt darin, daß „die Freiheit des Privateigenthums zur See“ immer noch geraume Zeit zu den frommen Wünschen gehören wird, und unser Zeitalter der „Verschärfung der Kriegsmittel“ ist kaum dazu angethan, einen so edelen Gedanken zu verwirklichen. Und so lange das nicht geschieht, wird der Handelsdampfer gezwungen sein, mit „einigermaßen“ gewaffneter Hand sein Cargo zu beschützen, sofern er oder sein Rheder den patriotischen Ehrgeiz hat, der eigenen Flagge treu zu sein.

Wer dies verneint, kann nur die bestimmte Absicht haben, im Kriegsfall die Flagge zu wechseln, und es hat Zeiten gegeben, wo dies vom kaufmännischen Standpunkt als das einträglichste befunden wurde.

Schiffe für jenen Zweck „einigermaßen“ zu bewaffnen, ist heute viel leichter als früher. Um artilleristische Wirkung zu haben, bedurfte es früher immer eines gewissen Geschoß-„Hagels“. Von zehn Kugeln aus glattem Rohr traf bei mittlerer, mäßiger Entfernung nur eine, bei größerer Entfernung von fünfzig nur eine, und wenn sie Wirkung haben sollte, so durfte es kein zu kleines Caliber sein. Die Aufstellung und der Gebrauch eines glatten Rohres schweren Calibers bedurfte aber ganz besonderer baulicher Einrichtungen.

Am besten leuchtet der Unterschied ein, wenn man das heutige 15 cm Hinterlader-Rohr mit dem glatten 36-Pfünder von früher vergleicht. Letzterer war das Durchschnitts-Geschütz der Breitseite eines Kreuzers, auf Treffsicherheit und Durchschlagswirkung war bei einer Entfernung von etwa 1500 Schritt zu rechnen. Das erstere ist ein Präcisions-Geschütz von hervorragender Treffsicherheit und Wirkung auf mehr als die doppelte Entfernung. Es ist das schwerste

Geschütz, das für die Bewaffnung eines Handels-Dampfers in Betracht kommen kann, weil sein Gewicht 4 Tons nicht übersteigt. Ein solches Geschütz ist auf größeren Dampfschiffen, mit nur einigen Zuthaten von Decksunterstützung in Bug und Heck, unschwer aufzustellen und gibt — selbst als Einziges seiner Art — jedem Schiff eine gute Vertheidigungswaffe.

Es ist dies in der That das schwerste Geschütz, welches für solchen Zweck in Betracht kommen könnte und hat auf nicht geringe Entfernung noch Panzerwirkung, was nicht erforderlich ist.

Es kommt aber, wenn es sich um die Herrichtung eines Schiffes für Vertheidigungszwecke handelt, noch ein anderer Umstand in Betracht. Das ist der Schutz gegen die Gefahr des Stoßes, und diese Gefahr ist im Frieden nicht weniger vorhanden wie im Kriege. Der Schutz ist deshalb im Frieden ebenso nothwendig, und die Förderung, die für solchen Schutz nöthigen Einrichtungen zu treffen, ist — namentlich für die staatlich subventionirten Schiffe — durchaus gerechtfertigt. Die Schutz-Vorrichtungen bestehen in den sogenannten Quer- und Längsschotten, wasserdicht verschlossene Blechwände, die von Seite zu Seite und in der Kielrichtung gezogen sind. Im Fall der Verwundung der Unterwassertheile des Schiffes sollen sie das Volllaufen desselben verhindern und das Eindringen des Wassers auf so kleine Theile beschränken, daß die Schwimmfähigkeit erhalten bleibt.

Deutsche Rhedereien haben sich gegen Anforderungen in dieser Richtung ablehnend verhalten, und die Regierung hatte sich deshalb gemüßigt gesehen, die Forderungen einzuschränken. So hatte man anfänglich den Anspruch erhoben, daß die subventionären Schiffe so gebaut werden müßten, daß sie im Kriegsfall als Kreuzer und Aviso's verwendet werden könnten. Es war natürlich, daß gegen einen so weitgehenden Anspruch Bedenken laut wurden. Es war aber nicht richtig, daß man

jeden Anspruch fallen liess, anstatt sich auf ein solches Mass von Forderung zu beschränken, wie es in der Billigkeit liegt, und wie die Zukunft es fordert.

Der nachfolgende vor fünf Jahren in der „Deutschen Revue“ veröffentlichte Aufsatz beleuchtete die Sachlage für eine Zeit, in welcher man den Krieg für bald bevorstehend hielt.

---

4. Die Postdampfer und die Privat-Schiffahrt im nächsten Kriege.

Je mehr man bemüht ist, dem Kriege Gestalt und Wesen ritterlichen Kampfes zu geben, desto mehr scheint es, daß die der menschlichen Natur innewohnenden unedelen Triebe die Oberhand gewinnen. Vielleicht scheint es nur so, und möglicher Weise sind es nur die ihrer Natur nach schärferen Kriegsmittel, die man sich heute für den nächsten Kampf zurechtlegt, und die in der That sich ganz danach anlassen, als wollten sie dem zukünftigen Kriegstreiben einen recht häßlichen Stempel aufdrücken. So lange es Sitte der Zeit und gestattet ist, nutzlosem Verhandeln die Gewalt folgen zu lassen, so lange wird auch über die Natur der Kriegsmittel nicht viel zu markten sein. Der Gedanke der Massen-Tödtung, wie er im Dynamit seinen Ausdruck findet, hat sich langsam und sicher eingebürgert; für den Seekrieg verspricht man ihm eine Zukunft, die alles Gewesene umzustürzen droht, sofern sich nämlich die fast allgemein gewordene Zuversicht nicht als ein Traum erweist.

Daß letzteres der Fall sein könnte, ist nicht ausgeschlossen, und wenn es der Fall wäre, so würde die Erkenntniß mit eintretendem Kriege etwas zu spät kommen. Man kann die Erörterung darüber füglich den Fachmännern überlassen; nur

soll man sich hüten vor einer Verdüsterung des Blickes gegen das, was wirklich geschehen wird.

Die im Jahr 1848 in Frankfurt a. M. geschaffene Bundes-Central-Gewalt hatte sich mit auswärtigen Angelegenheiten nur wenig beschäftigt; zu dem Wenigen gehört indeß eine Verhandlung mit der Regierung der Vereinigten Staaten, welche die Freiheit des Privateigenthums zur See bezweckte. Die Sache führte zu keinem Ergebniß; vielleicht wegen der Kurzlebigkeit des einen verhandelnden Theils, vielleicht aber auch, weil durch Abschluß des Waffenstillstandes von Malmö der nächstliegende Zweck des einen Theiles sich von selbst erledigte. Die von Herrn von Roenne in Washington, vom Major Donaldson in Frankfurt geführten Verhandlungen haben den Boden rein theoretischer Erörterung wahrscheinlich nicht überschritten; und das konnten sie damals ebensowenig, wie sie es heute könnten; denn daß es ein anerkannt gültiges Seerecht auch jetzt noch nicht gibt, dafür sind die Ortolan, Vattel, Grotius und Kent die besten Gewährsmänner. Gäbe es ein Seerecht, welches über die Bedeutung der Observanz, der Kriegs- und Friedensgebräuche hinausgeht, so wäre man auch längst über den Begriff der „Kriegs-Contrebande“ klar geworden. So, wie die Sache liegt, ist dieser Begriff noch heute ein Spielball für die Lehrer des Kriegsseerechts, ein immer bereites und williges Streitobjekt für Kriegführende und Neutrale. Und je mehr man bestrebt ist, Mittel und Wege des Kriegs in enge Grenzen zu bannen, desto mehr geräth man über jenen Begriff in Zweifel, und desto weniger gelingt es, dem Kriege die Geißel zu entringen, mit der er nicht bloß die Streitmittel, sondern das ganze nationale Leben eines Volkes trifft.

Macht ein strenger Winter im Kriege den Massenbezug wollener Decken aus irgend welchem neutralen Lande nöthig, so fragt man, ob wollene Decken unter solchen Umständen nicht auch Kriegs-Contrebande sind, und ob es nicht geltend

gemacht werden kann gegen den Kriegsschmuggel anderer mehr ausgesprochener Art. So kann es vorkommen, daß ein und dasselbe neutrale Land den einen Freund mit Munition und Waffen versieht und den anderen vor dem Erfrieren schützt.

Von der Zeit des Neutralitätsvertrages der Kaiserin Katharina bis zum Pariser Kongreß des zweiten französischen Kaiserreichs und den Brüsseler Konferenzen hat man sich vergeblich bemüht, für die berechtigten Mittel der Kriegführung einen Ausdruck und eine bestimmte Grenze zu finden. Namentlich hat man im Seekriege nach einer genaueren Umgrenzung des Begriffes „Kriegs-Contrebande" gehascht, wie nach einem Gespenst; es ist aber jedesmal entschlüpft, wenn man glaubte, man wäre seiner habhaft geworden. Man kann und will sich eben nicht entschließen, daran zu glauben, daß die herrschenden Neigungen in der Wahl der Kriegsmittel in entgegengesetzter Richtung liegen. Niemand leugnet, daß in der Abkürzung der Kriege der erste Schritt zu ihrer allmäligen Beseitigung liegt, wenn man an eine solche überhaupt glauben und denken darf; eine Abkürzung aber bedingt erhebliche Verschärfung der Mittel.

Das Aushungern eines hartnäckig vertheidigten Platzes hielt noch nie Jemand für verwerflich oder gar unchristlich. Hält man aber den Hunger für ein gestattetes Kriegsmittel, warum sollte er dann nicht gegen ein ganzes Land anwendbar sein?

Es ist eine eigenthümliche, aber doch wohl sehr natürliche Erscheinung, daß nach einem mit allen möglichen Ausschreitungen verbundenen blutigen Kriege im Punkte der gebrauchten Kriegsmittel eine Gegenströmung eintritt, die größerer Menschlichkeit das Wort redet; darin geht der siegende Theil in der Regel voran, während der unterlegene nach wie vor die Faust ballt und seine Rache von möglichen und unmöglichen Dingen erhofft. So spricht der Menschenfreund, dem die Rolle des Siegers zufiel, von der „Freiheit des Privateigenthums im Kriege zur See und zu Land";

dem anderen war die Arena, auf der das blutige Spiel sich ausfocht, nicht groß genug; er spricht nur von „la guerre à outrance“, „la guerre de course“, das ist „Seeraub“ im großen Maßstabe, von „saigner à blanc“ und was der ähnlichen in jüngster Zeit gehörten Worte mehr sind, und wer wollte behaupten, daß die Wahrscheinlichkeitsrechnung der nächsten Zukunft mehr für den ersteren, als für den letzteren spräche?

Auch im Deutschen Reiche haben Staatskunst und militärische Voraussicht es verstanden, seit einer Reihe von Jahrzehnten in maritime Dinge Eingang zu finden, und das wird im nächsten Krieg ohne Zweifel segensreich empfunden werden. Schon zur Zeit der ersten Entwickelungsperiode waren die Aufgaben nicht gering, und der Ansicht, der Umfang jener Aufgaben sei derselbe geblieben, läßt sich nur schwer beipflichten. Seitdem eine Kolonial-Politik Wirklichkeit geworden ist, wird, was bis dahin nur Wasserstraße war für den Handel mit fremdherrlichen Gebieten, zur wichtigen Etappenstraße für das eigene Schutzgebiet. Beim Erschallen der Kriegstrompete pflegen Schutzbriefe mit sehr gebieterischen Forderungen aufzutreten; es stehen viele staatsrechtliche, aber fast noch mehr kriegsrechtliche Fragen damit in Verbindung. Inwieweit z. B. einem Postdampfer, der reguläre Marine-Detachements als Passagiere führt, zum mindesten die Pflicht der Vertheidigung obliegt, ist noch wenig erörtert worden, und doch muß es — ebenso wie der Schutz der Etappenstraßen — in Betracht gezogen werden. Es ist ein bekannter Grundsatz, daß, wer im Kriege alles vertheidigen will, schließlich gar nichts vertheidigt, und wer in einer wirksamen Defensive Fuß fassen will, muß auf mancherlei verzichten, und doch darf solcher „Verzicht“ nicht absolut sein; namentlich darf er es nicht sein, wo man mit neuen Unternehmungen neue vergrößerte Pflichten übernimmt. Die Frage, inwieweit ein Staat mit Küsten verpflichtet ist, Seemacht zu sein, harrt für manchen noch der Lösung, und doch scheint ihre Beantwortung

ziemlich einfach. Wer Wasserstraßen benutzen, für die Benutzung Sicherheit haben, und diese Aufgabe nicht lediglich andern überlassen will, muß die Aufgabe der Sicherung selbst übernehmen. Wer wehrhafte Männer hat, die auf allen Theilen des Globus umherschwimmen, muß ihre Verwendung nicht anderen überlassen, sondern sie den eigenen Zwecken dienstbar machen. Wer mit Hülfe von Staatsgeldern Schiffe baut, hat die Pflicht, auch den Nutzen ins Auge zu fassen, den der Staat im Kriege aus ihnen ziehen kann, und da in einem Lande, wo jeder Soldat ist, wehrhafte Männer nicht fehlen, da diese aber in der Fremde entweder „Kriegs-Contrebande“ sind oder Fremden zu dienen haben, so müßten Führer und Unterpersonal jener Schiffe sicher nicht außerhalb der Wehrhaftigkeit stehen. Frequentiren sie die Wasserstraßen, so haben sie sich, wenn nicht an deren Sicherung, doch gewiß an der eigenen Sicherung zu betheiligen. Die regulären Kreuzer des Staates sind im Vergleich mit der Ausdehnung der Wasserstraßen eine zu kleine Macht, und seitdem das irreguläre Element der Schiffahrt durch die Entwickelung des Dampfes so selbständig geworden ist wie heute, wo von „Convoy's“ kaum noch gesprochen wird, da muß es sich selbst doch wenigstens gegen seinesgleichen zu schützen wissen.

Schon in der Mitte dieses Jahrhunderts bewaffnete man einen aus dünnem Eisenblech gebauten Dampfer von etwa 850 Tons mit vier Kanonen, von denen zwei nicht weniger als 120 Ctr. wogen. Das war zu einer Zeit, wo es bei uns weder kriegsgeschulte Seeleute noch Maschinisten gab. Wer heute die artilleristische Ausstattung eines Postdampfers von 3—4000 Tons mit 3—4 Kanonen von 15 cm Cal. à 70 Ctr. für schwierig hält, müßte sonderbare Gründe haben, umsomehr, als sich annehmen läßt, daß Führer und Oberbootsmann Zöglinge des „Mars“*) gewesen, daß Matrosen

*) S. M. S. „Mars“ ist das Artillerie-Schulschiff in Wilhelmshaven.

und Heizer den kräftigsten Jahrgängen der Marine-Reserven angehören, und daß der betreffende Dampfer nicht selten reguläre Ablösungs-Kommandos an Bord hat.

Bei den Verkehrsmitteln zu Lande werden gewisse kriegerische Eigenschaften sorgsam gepflegt; bei denen zur See ist eine solche Pflege noch nicht üblich; sie sind durch das Kriegsleistungs-Gesetz kaum angebahnt, und es ist nicht wohlgethan, sie schlummern zu lassen. Jeder Keim der „Assekuranz“ wird zu Lande sorgfältig gehütet, und es ist kein Grund vorhanden, daß dem zur See nicht ebenso sei.

Hier handelt es sich nicht um eine Verstärkung der militärischen Seestreitmittel, um die Vermehrung der regulären Kreuzer durch Fahrzeuge, die niemals den Anspruch erheben können, Kriegsschiffe zu sein, sondern hier handelt es sich nur um eine von der Noth gebotene Selbsthülfe für das den Ocean frequentirende, nach Millionen zu schätzende Eigenthum des Landes, um eine Sicherung, die man nur erreichen kann durch die Wehrhaftigkeit handeltreibender Schiffe, als eigene Nothwehr in erster, als Hülfsmacht der Flotte in zweiter Linie.

Man pflegt zwar heute der bekannten „Deklaration von Paris“ nicht geringen Werth beizulegen; danach dürfte das Privateigenthum zur See zwar der Aufbringung durch Staatskreuzer, nicht aber der Kaperei durch Privatkreuzer unterliegen; dagegen läßt sich einwenden, daß seit 1856, von wo jene Deklaration datirt, so manches sich zugetragen hat, was ihr zwar nicht widerspricht, was aber doch darauf hindeutet, daß sie eintretenden Falles auf schwachen Füßen steht. Es ist richtig, Kaper hat es seitdem nicht gegeben, sie sind aber auch in dem ihr vorangehenden Kriege nicht vorgekommen. Daß sie nicht vorkamen, lag aber keineswegs an der vorgeschrittenen Humanität, sondern es lag daran, daß bei dem Stande der Schiffahrt der feindlichen Parteien mit Kaperei wenig zu gewinnen war. Es läßt sich auch nicht einmal sagen, daß sie überhaupt nicht vorgekommen sei, sie ist namentlich

im Anfang des Krieges bei einzeln vorkommenden Gelegenheiten wohl geübt worden. Man muß berücksichtigen, daß zur Einführung einer „Theorie" in solchen Dingen immer allgemeine Uebereinstimmung gehört, und die ist bekanntlich in diesem Punkt nicht vorhanden. Ob die Sache sich in der alten oder in einer neuen Form vollzieht, ist gleichgültig. Was im nächsten Seekriege geschehen wird, dazu ist jene sogenannte „freiwillige Flotte" Moskauer Ursprungs ein Fingerzeig, und man thut wohl, sich dessen zu versehen, was eine solche Flotte zuwege zu bringen vermag.

Von den Vitalianern der Hansazeit zu den westindischen Bukaniers, von ihnen zu den „lettres de marque" und den Kaperbriefen hat nur die Form gewechselt, in der ein und dieselbe Sache aufgetreten ist, die Uebel des Krieges lassen sich weder auf dem Wege des Vertrages noch auf dem der Gesetzgebung beseitigen, und Thomas Carlyle bemerkt sehr richtig: es sei eine schöne Sache um Verträge, vor der sündigen Natur des Menschen hielten sie aber nur so lange stand, als jeder Theil stark genug sei, um die Vertragstreue des anderen zu erzwingen.

Daß man nicht die Absicht hat, das Privateigenthum, d. h. die Handelsschiffahrt vom Kriege unberührt zu lassen, dafür machen die Zeichen der Zeit sich schon deutlich bemerkbar. Der schon erwähnten „freiwilligen Flotte" steht in England eine große Liste von Privatdampfern gegenüber, auf welche die Admiralität im Kriegsfall rechnet. Damit die Besitzer den Kriegsgebrauch schon im Frieden ins Auge fassen, dafür sorgt eine Subvention*).

---

*) So stellte die „White Star Line" im Januar d. J. der Admiralität die Dampfer „Britannic" im Werthe von 130 000 Pfd. St., „Germanic" 130 000 Pfd. St., „Adriatic" 100 000 Pfd. St., „Celtic" 100 000 Pfd. St., zur Verfügung für den Kriegsfall; im Fall des Kaufs zu den angegebenen Preisen; im Fall der Miethe sollte die Admiralität, wenn die Besatzung von den Rhedern gestellt würde,

Dieselben oder ähnliche Gesichtspunkte sind auch in Frankreich bei der nicht unlängst erneuerten Subvention der Dampfer der „Compagnie générale transatlantique“ und der „Messagerie maritime“ zur Geltung gekommen*).

Und jene Abmachungen sind sowohl in England wie in Frankreich nicht ad hoc, sondern für alle Zukunft getroffen worden. Dabei ist zu erwähnen, wie man in Frankreich der

---

20 Sh. per Reg.-Ton, wenn die Admiralität aber selbst die Besatzung stellt, 15 Sh. pro Reg.-Ton pro Monat zahlen. Die Rhederei erbot sich, Schiffe nach den Vorschriften der Admiralität zu bauen, wenn ihnen eine jährliche Subvention von 15 Sh. per Reg.-Ton gezahlt würde. Unterm 19. Februar wurde der Vorschlag acceptirt.

Um dieselbe Zeit kam ein Vertrag zu Stande mit der „Cunard-Line“ bez. der Schiffe „Etruria“ im Werthe von 310 000 Pfd. St., „Umbria“ 301 000 Pfd. St., „Aurania“ 250 000 Pfd. St., „Servia“ 193 000 Pfd. St., „Gallia“ 102 000 Pfd. St., für welche Dampfer eine jährliche Subvention von 15 Sh. per Reg.-Ton gezahlt wird. Tritt der Kriegsgebrauch innerhalb einer fünfjährigen Frist ein, so erhalten sie 20 Sh. per Ton.

Werden neue Schiffe gebaut, so müssen die Pläne der Admiralität zur Begutachtung vorgelegt werden.

Am 2. Februar erhielt der Finanzminister von dem Sekretär der Admiralität die Mittheilung, daß die Errichtung einer „Reserve-Flotte“ von bewaffneten Kreuzern beabsichtigt werde. Es wird Bezug darauf genommen, wie man im Jahre 1885 eine Ausgabe von 600 000 Pfd. St. gehabt, nur um zu verhindern, daß eine gewisse Anzahl von Schiffen in fremde Hand käme. Zwei Schiffe befänden sich im Bau, deren Pläne die Admiralität geprüft und gut befunden habe. Sie würden sehr groß, sehr schnell, bekämen Doppelschrauben, erhielten eine große Zahl wasserdichter Abtheilungen, geschützten Steuer-Apparat und ganz unter Wasser befindliche Maschinen. Auch wurden die Rheder verpflichtet, daß die Schiffe schon im Frieden mit Reservisten der Flotte — zur Hälfte — besetzt würden.

Von den subventionirten Schiffen der „Cunard-Line“ haben „Etruria“ und „Umbria“ eine Schnelligkeit von 18 Knoten die Stunde.

*) Bei der Feststellung der Durchschnittsfahrt dieser Dampfer ist zur Sprache gekommen, daß die deutschen Dampfer die schnellsten sind. Im Mittelmeer beträgt die der französischen 9½—10 Knoten im Durchschnitt, die der englischen 11 Knoten, die der deutschen 12 Knoten, die der österreichischen 8 Knoten, die der italienischen 10 Knoten im Mittelmeer, nach Brasilien 12 km.

Sache noch näher getreten ist als in England. Während man in letzterem die Bewaffnung für die ausgesuchten Dampfer nur bereit hält, hat man in Frankreich 14 Dampfern der „Messagerie maritime“ und „Compagnie transatlantique“ die Einrichtung ohne Weiteres gegeben, und das ganze Zubehör eingeschifft, sodaß sie im Falle ausbrechenden Krieges unverzüglich Gebrauch davon machen können.

Rußland bewilligt seiner „Freiwilligen Flotte“ eine Jahresbeihülfe von 1 580 000 Mark unter der Voraussetzung, daß die Schiffe jährlich eine Gesammtstrecke von 141 000 Seemeilen zwischen Südsee und Schwarzem Meer zurücklegen. So hat sich dort neuerdings eine eigene Linie für den Handelsverkehr zwischen den Häfen des Schwarzen Meeres gebildet, deren Leitung einem Seeoffizier unterstellt ist und deren Schiffe zum Theil von Unteroffizieren, Matrosen und Heizern der kaiserlichen Flotte besetzt sind, die auch einen Theil ihrer Löhnung aus der kaiserlichen Kasse beziehen. Im Hinblick auf Frankreich hat die Sache noch ihr besonderes Interesse. Dort hat erst die allerletzte politische Krisis ein Marine-Ministerium beseitigt, dessen ausgesprochene Absicht es war, im nächsten Kriege ein System von „guerre de course“ — d. i. die Kaperei im Großen — zur Richtschnur zu nehmen. Die Schriften eines Herrn Gabriel Charmes predigten es laut, und es hat Niemand geleugnet, daß der Marine-Minister hinter ihm stand. Die Wissenschaft macht rasche Fortschritte, nicht bloß in der Entwickelung von Sprengstoffen und der Kunst, sie anzuwenden, sondern auch in der Entwickelung von neuen Theorien. Auf keinem Gebiete sind die Fortschritte der Wissenschaft größer und rascher gewesen, als auf dem des Seekrieges und der ihm dienenden Werkzeuge. Die Sprengwirkung unter Wasser, wie sie im Torpedo zur Geltung kommt, will die Artillerie und damit die althergebrachte Kampfesweise beseitigen. Ob es gelingen wird, ist mindestens ungewiß, und an dieser Stelle braucht man sich nicht damit

zu beschäftigen. Wohl aber kommt eine andere Seite der Sache in Betracht. Die große Entwickelung des Seehandels und die eben so großen Fortschritte im Aufschwung der Schifffahrt, namentlich aber die Vermehrung der Dampfschiffe, sind Faktoren geworden, die im nächsten Seekriege eine größere Rolle spielen werden, denn je zuvor. Für ein Land wie England ist die Bedeutung dieser Faktoren immer eine große gewesen, für das deutsche Reich ist jene Bedeutung aber erst in neuerer Zeit gewachsen. Hier gewinnt sie eine ganz andere Seite in Beziehung zum Kriege. England hatte von jeher den Schwerpunkt seiner Wehrkraft in der Flotte, und es wird für fraglich gehalten, ob dafür genug Aufwand gemacht werde. Die Bloßstellung seiner ausgedehnten Küsten, die Menge und der Werth des auf allen Meeren umherschwimmenden nationalen Gutes lassen selbst eine stärkere Flotte kaum genügend erscheinen; anders steht die Sache im deutschen Reiche. Es ist zwar unverkennbar, daß hier das Hauptgewicht der Wehrkraft in seiner Landmacht liegt; im Vergleich mit England hat das Reich eine weniger ausgedehnte Küste. Hat England, von den Kolonien abgesehen, im vereinigten Königreich eine Küstenstrecke von etwa 3000 Seemeilen, so beläuft sich die deutsche auf nicht mehr als 900; und die deutsche Küstenstrecke bietet sehr viel weniger Angriffspunkte als die englische*).

Aber wenn dies auch der Fall ist, so hat andererseits, namentlich im letzten und vorletzten Jahrzehnt, der deutsche Seehandel in rascherem Tempo zugenommen als der englische. Während z. B. in der Zeit von 1881/85 die englische

*) Man braucht deshalb nicht übereinzustimmen mit denen, die behaupten, die Ostseeküste habe nur wenige Punkte, wo eine feindliche Landung ausführbar sei. Die Ostseeküste hat im Gegentheil wenige Punkte, wo sie nicht ausführbar wäre.

Unter „Angriffspunkten“ sind in diesem Fall wichtige Häfen und Stapelplätze gemeint.

Tonnenzahl der Handelsdampfer von 2 922 000 auf 3 890 000 stieg, ist die Tonnenzahl deutscher Handelsdampfer in demselben Zeitraum von 252 000 auf 421 000 gestiegen.*)

Während sich also in England die Zunahme im Tonnengehalt der Handelsdampfer etwa wie 3:4 verhält, d. i. eine Zunahme um $^1/_4$, ist das Verhältniß in Deutschland wie 2:3, d. i. eine Zunahme um $^1/_3$. Eine solche Zunahme hat im Lauf der Zeit natürlich Schwankungen, und man braucht nicht allzusehr darauf zu bauen, daß das Zunahme-Verhältniß immer dasselbe bleiben wird; an ein Zurückgehen denkt aber wahrscheinlich niemand, um so weniger, als dem schon vorhandenen Seeverkehr der Kolonialverkehr hinzugetreten ist.

Betrachtet man nun die Schutzmittel für Küsten und Seeschiffahrt, so ist es keineswegs ausgemacht, daß die Menge der Seestreitkraft im geraden Verhältniß stehen muß zu seinen Schutzobjekten. Möge der Schwerpunkt der Machtentfaltung eines Landes liegen, wo er wolle, er wird zuletzt immer ausschlaggebend sein; nur werden die Ergebnisse des Friedensschlusses sich immer — mehr oder weniger — nach der Art der von den Betheiligten eingesetzten Mittel richten. Wer sich an einem Kriege zur See ohne erheblichen Flottenantheil betheiligt hat, wird auf Seeobjekte kaum Anspruch machen können, wohl auch nicht wollen. Die Frage der

*) N. Fr. Pr. n. Ang. d. deutschen Reichsamtes und des englischen Handelsamtes.

Danach ist der Tonnengehalt der Segelschiffahrt in England in der Zeit 1881/85 von 3 569 000 um 249 000 Tons, der der Deutschen von 943 000 Tons nur um 81 000 Tons gesunken. Die Zahl der Segelschiffe fiel in England von 15 223 auf 13 775, in Deutschland von 4051 auf 3471.

Die Zahl der Schiffsmannschaften der Segler fiel in England in 1881/85 von 102 489 auf 90 968, in Deutschland von 29 592 auf 24 924, die der Dampfer stieg in England von 90 405 auf 107 813, in Deutschland von 9516 auf 14 006 Mann.

Die Zahl der Handelsdampfer ist in demselben Zeitraum in England von 4088 auf 5016, in Deutschland von 458 auf 664 gestiegen

Machtmittel zur See wird mit jedem Jahr eine schwerer wiegende Finanzfrage; und weil sie dies wird, und weil es nicht nöthig ist, für die Menge der Machtmittel, sei es die Küstenstrecke, sei es das jeweilige Anwachsen des Seehandels, als direkten Maßstab zu nehmen, so ist eine Erörterung dieses Punktes hier nicht am Platz.

Wie schon erwähnt, machte sich nach dem letzten französischen Kriege eine optimistische Richtung geltend; man glaubte ziemlich allgemein, es sei nun an der Zeit, die Frage der „Freiheit des Privateigenthums zur See“ ernstlich zu prüfen; durch die allerletzte Kriegspanik aber, durch welche England bedroht wurde, kam die Sache wieder ins Schwanken, und noch mehr als das; die Aube-Charmes'schen Theorien des Seekrieges der Zukunft wurden in Frankreich auf den Schild erhoben, „la guerre de course“ eroberte sich einen großen Theil der öffentlichen Meinung auch anderswo, und man befindet sich nunmehr auf entgegengesetztem Pfade. Die „tabula rasa“ der französischen Revolution ausgenommen, haben Fanatiker es nur selten zu großen Erfolgen gebracht. Vermuthlich wird es auch hier nicht geschehen. Fürs nächste thut man aber gut, damit zu rechnen.

Als die Hauptschiffahrt unter Segel vor sich ging, machte man im Kriege „Convois“, d. h. man sammelte die Kauffahrer in größerer Zahl, und gab einer solchen Expedition ein oder mehrere Kreuzer als Begleitschiffe. Große Convois wurden namentlich, wenn es sich um die sichere Verschiffung zahlreicher Cargos von Kriegsmaterial und Lebensmitteln handelte, von ganzen Geschwadern begleitet. Trafen sie auf den Feind, so verblieb der größere Theil jener Cargos dem Sieger, oder aber die Schiffe suchten sich zu zerstreuen und auf eigene Gefahr irgend einen Hafen zu gewinnen; meistens waren es tiefbeladene Segler, die, wenn verfolgt, niemals entrinnen und noch viel weniger einem bewaffneten Schiff Widerstand leisten konnten; darin lag die große Versuchung

zur Ausbildung der Kaperei. Den kriegführenden Staaten ist diese immer ein willkommenes Hülfsmittel gewesen, weil sie dazu beitrug, dem Feinde seine Lebensadern zu unterbinden.

Seit dem Ueberwiegen der Dampfschiffahrt hat aber das oceanische Treiben eine andere Gestalt angenommen. In jener Zeit war das bewaffnete Schiff — mochte es ein Kaper oder ein Kriegsschiff sein — nicht nur stärker, sondern auch schneller; es war seines Fanges fast überall sicher. Jetzt ist es, vermöge seiner Waffen, höchstens stärker, selten schneller; und wenn man das Anwachsen der Postdampfschiffahrt betrachtet, so hat man es mit einer ganzen Flotte von Schiffen zu thun, welche die Mehrzahl aller vorhandenen Kriegsschiffe an Schnelligkeit übertrifft. Im Punkte des Zeitgewinnes wird der Handelsbetrieb — im Vergleich mit dem des Seglers — verdreifacht; denn durchschnittlich macht der Dampfer drei Fahrten für eine des Seglers; die daraus erwachsende schnellere Ortsveränderung verringert aber auch die Kriegsgefahr, und diese schwindet in demselben Maße, als die Zahl schneller Dampfer größer wird. So hat die Postverbindung zwischen New-York und Hamburg resp. Bremen im deutsch-französischen Kriege nur geringe Unterbrechungen gehabt. Den französischen Blokade-Geschwadern fehlte es zwar nicht an schnellen Schiffen, man darf aber ein Geschwader nicht auflösen, um einzelne Schiffe zu verfolgen, namentlich, wenn man nicht sichere Aussicht hat, sie zu fangen.

Wie man heute Flotten und Geschwader zusammensetzt, läßt sich übrigens nicht annehmen, daß ein ähnliches Verhältniß sich im nächsten Kriege wiederholt. Die „schnellen Kreuzer“ von heute gab es damals noch nicht, jetzt ist ihre Zahl für jenen Zweck vollkommen ausreichend.

Mit einem großen Theil der Privatdampfschiffahrt, und in erster Linie mit der der großen Postdampfer, steht man also vor der Frage des „Verzichtes“ oder der „Nothwehr“.

Man hört viele Stimmen sich dahin aussprechen, Verzicht, — d. i. Verzicht auf die Fahrt während der Kriegsdauer — sei das Beste; moderne Kriege seien erfahrungsmäßig zwar blutig, aber kurz, und die Einstellung der Fahrt sei deshalb vortheilhafter, als das Verlust-Risiko.

Die letzten Kriege dieses Jahrhunderts waren unzweifelhaft kurz; ob sie blutiger gewesen, als die früheren, möge dahingestellt bleiben es ließe sich darüber streiten. In der Schlacht bei Prag verlor der König von seiner verhältnißmäßig kleinen Armee nicht weniger als 20000 Mann, das ist mehr, als die blutigste neuere Schlacht aufzuweisen hat, und die Kürze des deutsch-französischen Feldzuges war wohl mehr ein Ergebniß der Tapferkeit und geschickten Führung, als der Art der modernen Kriegsmittel. Es sind Umstände denkbar, die auch in neuerer Zeit einen Krieg in die Länge ziehen können. Jedes zum Krieg führende Interesse zieht seine Kreise so weit, daß eine Beschränkung auf die Grenznachbarn — was man die Lokalisirung nennt — kaum noch möglich ist.

In den Zeiten der Segelschiffahrt rechnete der Kauffahrer nicht mit kurzen Terminen; vereinzelt war seine Fahrt ein Wagniß mit nur geringer Aussicht auf Gewinn, deshalb wartete er monatelang auf die „Eskorte" mit ihrer Aussicht auf eine sehr langsame Fahrt.

Der Dampfer rechnet anders; sein Kohlenvorrath macht ihn selbständig, und die „Eskorte" oder das „Convoi" ist ihm nur ein Hinderniß. Dabei stehen ihm alle Mittel des Ausweichens zu Gebote, beliebige Coursänderung bei Nacht, falsche Flagge bei Tage und in vielen Fällen größere Schnelligkeit. Er weiß, dem Feind ist es weniger darum zu thun, ihn zu vernichten, als ihn zu besitzen. Denn die Vernichtung schadet nur mittelbar, indem sie den Handel des Feindes zeitweise unter eine neutrale Flagge bringt; der Besitz bringt aber direkten Nutzen, auch wenn es nur eine Kohlenladung wäre.

Kohlen sind für die Schiffahrt, was der Hafer für die Kavallerie. Die Eigenschaft der „Kriegskontrebande“ hat man ihnen noch nicht beigelegt, es ist aber nur eine Frage der Zeit, wie lange sie davon frei bleiben werden. Nur England operirt auf einer ausgedehnteren Basis von Kohlenstationen; alle anderen Mächte müssen sich eine solche Basis durch „Geld und gute Worte“ oder vielleicht durch Gewalt verschaffen; Kohlenladungen werden deshalb im nächsten Seekriege eine bedeutende Rolle spielen. Sie werden auch für die neutralen Flaggen ein gewinnverheißendes Objekt der Spekulation sein, und wenn nicht alle Zeichen trügen, so wird die Gewalt sehr oft an Stelle eines mangelnden Kriegsleistungsgesetzes treten.

Daß die Zukunft des Seekrieges den Torpedoflottillen gehört, dafür hat sich eine Schule gebildet, die diesen Lehrsatz vertritt. Unzertrennlich davon ist die Lehre von dem, was der französische Theil jener Schule „la guerre de course“ nennt. Damit ist natürlich nur die Aussendung von Staatskreuzern zur Vernichtung des feindlichen Handels gemeint; mit starkem Schritt entfernt man sich von der Lehre der „Freiheit des Privateigenthums zur See“. Daß aber die vom Staat ausgesendeten Kreuzer nicht hinreichen, die Sache wirksam zu machen, liegt auf der Hand. Deshalb treffen Seemächte Vorkehrung, die Privatschiffahrt in Mitwirkung zu setzen. Wie die englische Admiralität vorgegangen ist, wurde schon oben erwähnt, ebenso wie Rußland sich die Sache zurecht macht; neuerdings sind auch die Vereinigten Staaten in der Sache vorgegangen. Dort hat sich auf Anlaß der Kommodore Elbridge von N. Y. Yachtklub ein Komitee von ehemaligen Seeoffizieren und Handelsschiffern gebildet, welches die Errichtung eines sogenannten „Naval Reservekorps“ zum Zweck hat. Das Komitee trat im Büreau des Präsidenten des „U. S. Board of Naval-Inspection“ Kapitän H. Erben, U. S. N. zusammen und berieth einen Plan „to increase the

Naval strength of the United States and the developement of the Merchant-Marine." Man verlangt Jahresprämien für solche Dampfschiffbesitzer, die sich bereit erklären, beim Bau und der Ausrüstung den Anforderungen des „Navy-department" zu genügen. Die Dampfer sollen mindestens zwei Kanonen nicht allzu leichten Calibers neuer Art führen und dann in der Flotten-Rangliste als Hülfs-Kreuzer (auxiliary cruisers) aufgeführt werden. Man will einen Unterschied machen zwischen Küsten- und Seedampfern. Die ersteren sollen nur 33% der den letzteren gezahlten Prämie erhalten. Die Prämie für Seedampfer von langer Fahrt soll 30% pro Tonne für je tausend Seemeilen betragen.

Merkwürdiger Weise verhält man sich in deutschen Handelskreisen in dieser Richtung sehr ablehnend. Die Flotte und was mit ihr zusammenhängt, ist dort nur bedingt populär. Den Nutzen maritimer Wehrpflicht verkennt man nicht; in der weitergehenden Forderung aber fürchtet man den Zwang der Abhängigkeit und eine lästige Schranke für die freie Bewegung. Selbst der Gedanke staatlicher Subvention wurde anfangs zurückgewiesen, mit Eifer aber war man bis zuletzt gegen jeden Gedanken möglicher Bewaffnung. Hier wird aber doch wohl das Kind mit dem Bade verschüttet. Den Zwecken eines Kriegsschiffes wird ein Kauffahrer, selbst der beste, niemals genügen; ein ander Ding aber ist die Verwerthung solcher kriegerischen Eigenschaften, wie sie einem jeden Dampfer — im ungünstigsten Falle wenigstens den besten — unzweifelhaft innewohnen.

In der Selbsterhaltung übt der Kauffahrtei-Dampfer nicht allein eine Pflicht gegen sich selbst und seinen Rheder, sondern auch gegen den Staat, dem er angehört. In dem Verzicht auf Selbsterhaltung liegt eine Verleugnung der eigenen Flagge. Man braucht deshalb nicht anzunehmen, daß ein gegebenes Schiff im Kriegsfall seinen Besitzer und seine Flagge wechselt — aber auch das wird stattfinden

— sondern es wird brachliegen, und der Zweck, für den es da ist, wird von einem anderen Schiff unter neutraler Flagge erfüllt werden. Es soll damit noch nicht die Nothwendigkeit ausgesprochen werden, als sei es angängig, alle Dampfer mit Waffen zu versehen und im Kriege zu verwenden. Das ist noch nie und kann auch nicht versucht werden; sondern es kann sich immer nur darum handeln, da, wo der Staat subventionirt, dem Staat auch seinen gerechten Anspruch zu befriedigen, und dazu gehört die Pflicht der Selbsterhaltung und die Pflicht einer Hülfeleistung, die wenigstens mittelbar den allgemeinen Vertheidigungszwecken dient.

So lange die Nothwendigkeit noch nicht erkannt ist, braucht man sich auf die Einzelnheiten einer Ausführung nicht einzulassen. Für den Militär hat die Sache ohnehin einen freischärlerischen Beigeschmack, aber man muß berücksichtigen, daß ein Kriegsschauplatz zur See überall herrenlos — jedenfalls obrigkeitslos ist, und daß der Schutz des Eigenthums dort lediglich auf Selbsthülfe beruht.

Das Recht der Selbstbewaffnung unterliegt im Landkriege gewissen Schranken, die mit Schärfe aufrecht erhalten werden. Im Seekriege ist doppelte Strenge nöthig, denn hier entwickelt sich ein gewinnbringendes Faustrecht nur allzuleicht, aber selbst diese Strenge kann niemals soweit gehen, das Recht der Selbstbewaffnung auszuschließen, am allerwenigsten zu einer Zeit, wo die Lehre vom „großen Kaperkrieg“ auf der Basis der „Torpedo-Flottillen“ so zahlreiche Anhänger findet. Während man nach den letzten Kriegen geglaubt hat, einem Streben nach Humanität in der Kriegführung folgen zu dürfen, fällt man in das andere Extrem. Statt die Kriegsgeißel zu mildern, findet man, daß sie geschärft werden muß, und während man sonst nur nach den Streitkräften des Feindes zielte, zielt man jetzt auch nach dem Privatbesitz, denn nur das und nichts Anderes ist unter „la guerre de course“ zu verstehen.

Der Zweck und das Resultat der Brüsseler Konferenz im Jahre 1874 ist bekannt. Im wesentlichen handelte es sich darum, daß ein hervorragender Militärstaat Verwahrung einlegte gegen die etwaige Absicht anderer, in zukünftigen Kriegen sich eines Freischaren- und Guerilla-Systems zu bedienen. Die Verhandlungen führten indeß zu keinem Ergebniß. Der alte Lord Dunsany verglich sie in einem zu London gehaltenen Vortrag mit einer Berathung zwischen den Wölfen und den Lämmern; die ersteren protestirten gegen die zunftwidrige Fechtart der wolletragenden Schar, die einer richtigen Kriegskunst zu unbequem werde; alle Mittel der Ueberredung wurden angewandt, die Lämmer zu überzeugen, daß es ihre Pflicht sei, sich auf keine andere, als gut zünftige, reguläre Art abschlachten zu lassen. Die Sache hat aber dem lämmerartigen Verstand nicht einleuchten wollen.

Seestreitmittel sind kostbar, auch wenn sie, statt in Flotten, nur in Flottillen bestehen*).

Wer also die Kosten eines mächtigen Apparates scheut, muß seine Schutzmittel da nehmen, wo sie ihm am bequemsten sind, und hat man einen Gegner vor sich, der unwählerisch ist, so bleibt einem auch keine Wahl, und Entsagung wird zum Fehler. Den Krieg in enge Grenzen zu bannen, ist ein berechtigter Wunsch; erstreckt er sich aber auf das ganze Treiben, auf Handel und Wandel einer Nation, so muß diese unweigerlich alle Mittel aufbieten, die ihr zu Gebote stehen.

Ein Einwand, der nicht so leicht von der Hand zu weisen ist, geht dahin, daß private Bewaffnung leicht zur Kaperei führt. Aber selbst, wenn er berechtigt wäre, so

---

*) Neuerdings wird behauptet, Flottillen seien noch kostbarer als Flotten, einmal wegen des zerbrechlichen Charakters der Fahrzeuge, aus welchen sie bestehen, sodann wegen des nur zeitweiligen Werthes, den sie haben, da ihre ganze Konstruktion und Betriebseinrichtung sich in fortdauernder Entwickelung befindet.

bleibt es doch eine Frage, ob die Pflicht der Nothwehr zurückstehen darf.

Die Kaperei selbst pflegt man mit dem Pariser Vertrage von 1856 als abgethan zu betrachten. Dem Umstande, daß Amerika nicht beigetreten, legt man keine allzugroße Bedeutung bei, und in der That haben die seit jener Zeit geführten Kriege sich ohne sie beholfen. Trotzdem darf man daraus nicht folgern, sie sei ein für allemal abgethan, weil sie sich nicht nur als inhumanes Kriegsmittel, sondern auch als vermeidbar erwiesen habe. Die Folgerung ist irrig, weil es eben thatsächlich Nationen gibt, die auf hohem Standpunkt der Cultur stehen und das Princip der Kaperei nicht aufgeben. Und im Kriege ist die Gegenseitigkeit Gesetzgeber. Man mag eine bestimmte Waffe für verwerflich halten; eignet der Feind sie sich an, so muß man sich auch dazu entschließen oder zurückstehen. Der Entschluß, das Privateigenthum zur See frei zu lassen, erwies sich im letzten deutsch-französischen Kriege nicht haltbar, weil man ihm feindlicherseits nicht beitrat, und weil man außerdem sehr wohl wußte, daß das deutsche Reich (damals Norddeutscher Bund) nicht die Mittel besaß, um irgend welche Massen-Zufuhr zu verhindern. Wie das nachher für die Zufuhr von Waffen ausgenutzt worden, ist noch in Jedermanns Gedächtniß.

Man könnte aber ferner einwenden, daß doch sicherlich das Durchsuchungsrecht nur einem Staatskreuzer zustehen könne; indeß fällt dies Bedenken, wenn man berücksichtigt, daß staatlich autorisirte Akte nicht von Schiffen, sondern von Personen in Vollzug gesetzt werden, und daß staatlich beauftragte Personen selbstverständlich auf solchen Schiffen nicht fehlen dürfen.

Die Kaperei hat sich in früheren Kriegen um das Untersuchungsrecht wenig gekümmert; daher stammt auch der gehässige Leumund, den sie sich — und zwar mit Recht — erworben hat. Ganz abgesehen aber von den Ausschreitungen,

zu denen das führte, ist die Nothwendigkeit einer Durchsuchung heute viel größer als früher. Seitdem zwei Drittheile der gesammten Schiffahrt unter Dampf betrieben werden, sind die nationalen Merkmale, die ein Segelschiff früherer Zeit kennzeichneten, fast verloren gegangen. Der Unterschied zwischen einem englischen und einem französischen Kauffahrer war früher in jedem Falle fast unverkennbar, noch mehr beim Amerikaner. Das sehr nahe liegende Mittel des Gebrauches einer falschen Flagge hat trotzdem immer eine große Rolle gespielt, noch mehr aber im Verkehr der Kriegs- als dem der Handelsschiffe. Heute wird die Maske eine noch größere Rolle spielen, weil die übrigen äußeren Merkmale fast ganz verwischt sind. Zum großen Theil kommt es daher, daß seit Einführung des Dampfes England der Hauptmarkt des Schiff- und Maschinenbaues wurde. Als andere Nationen sich ihre eigenen Bauplätze schufen, hatten sich alle Aeußerlichkeiten schon ganz eingebürgert. Die Nationalität eines Dampfers zu erkennen, dem man auf hoher See begegnet, ist heute sehr schwer; der Gebrauch der „Maske" wird deshalb vermuthlich zu voller Geltung kommen; denn dafür sprechen auch noch andere Gründe*).

Mit der Art, wie das Kriegsfahrzeug der Zukunft mit einem auf See angetroffenen Kauffahrer, insbesondere einem Postdampfer, verfährt, geht die Aube-Charmes'sche Schule sehr scharf ins Zeug. Es lohnt sich, die Sache etwas näher zu betrachten, denn jene Schule findet besonders bei uns großen Anhang: derselbe vergrößert sich von Tag zu Tage,

---

*) Die Maskirung durch eine beliebige Flagge bis zum Eintritt in die Aktion ist in den Seekriegen immer ein seerechtlich anerkanntes Mittel der Täuschung gewesen. Man hat dieses Mittel angewandt, theils um sich einem ungleichen Kampf zu entziehen, theils um ihn herbeizuführen, wo man fürchtete, daß ein Gegner sich dem Kampfe entziehen wolle. Als kriminell wurde die Täuschung nur angesehen, wenn sie nach Eintritt in die Aktion aufrecht erhalten blieb.

weil sie die Lehre vertritt, daß die Anschaffung großer Kriegsschiffe eine Thorheit sei. Das Fahrzeug sieht auf dem Meere einen Postdampfer, er nähert sich ihm, erkennt ihn, schickt ihm einen wohlgezielten Torpedo, und der Prachtbau versinkt. Die Schilderung des Herganges ist wohl geeignet, dem Leser einen elegischen Eindruck zu hinterlassen.

Der französische Admiral Du Pin sah sich s. Z. veranlaßt, in einem Artikel der „Revue des deux mondes“ der Sache eine der Wirklichkeit näher kommende Beleuchtung zu geben. „In der Theorie“, sagt er, „wäre nichts einfacher, als daß die Sache sich so zutrüge, wie sie von den Anhängern der Schule geschildert wird; aber in der Wirklichkeit ist es anders, weil man die näheren Umstände nicht außer Acht lassen darf, unter denen solche Begegnungen auf offenem Meere stattfinden.“

Daß ein Torpilleur einen Postdampfer „erkennt“, ist gewiß leicht, wenn man das Schiff und seine Flagge sehen kann, ohne selbst bemerkt zu werden. Die „Erkennung“ und die wirkliche Feststellung seiner Nationalität sind dann aber doch noch zwei verschiedene Dinge, und — feindlich oder nicht — ehe es nicht festgestellt ist, ob die Flagge angenommen oder echt, kann man nicht darauf schießen; das ist früher nie geschehen, und man wird es auch heute nicht thun, denn ein einziger solcher Schuß kann zu neuen Verwickelungen führen. Vermeidung aller äußeren Abzeichen ist zur See die gewöhnlichste und auch eine allgemein anerkannte Kriegslist, namentlich von Abzeichen, welche die Nationalität verrathen. Man vermeidet das durch Annahme einer anderen, als der eigenen Flagge. Handelsschiffe wollen einen Feind damit täuschen, um ihm zu entschlüpfen; Kriegsschiffe dagegen wollen ihn damit überraschen; auch wollen die ersteren wie die letzteren dadurch vermeiden, daß ihre Anwesenheit in diesem oder jenem Meerestheile von anderen dem Feinde verrathen werde. Der Kriegsgebrauch verbietet jedoch jeden Akt

der Feindseligkeit unter einer anderen als der eigenen Flagge; er gestattet aber den Gebrauch jeder beliebigen Flagge bis zu dem Augenblick, wo ein Akt der Feindseligkeit beginnt, und in jedem Falle ist es bequem, den Feind so lange wie möglich in Ungewißheit zu lassen. Für ein Torpedoboot wie für jedes andere Kriegsfahrzeug erwächst daraus die Nothwendigkeit, sich einem Schiffe, welches man auf dem Meere trifft, soweit zu nähern, daß man sich, ehe man feindlich auftritt, seiner Nationalität versichern kann. Ist es ein Kriegsschiff, dem man begegnet, so handelt es sich um einen Austausch verabredeter Erkennungssignale; wird dies befriedigend erledigt, so zeigen beide ihre wahren Flaggen; im anderen Fall ist der Akt der Feindseligkeit unausbleiblich. Anders verhält sich die Sache mit einem Handelsschiff; der Torpilleur muß darauf zusteuern, muß es anrufen, auch an Bord gehen und die Papiere prüfen, um sich Gewißheit zu schaffen, daß die gezeigte Flagge echt ist. Daß man Fahrzeuge, die man nur von Weitem gesehen und bis zur Nacht verfolgt hat, ohne selbst gesehen zu sein, und ohne volle Gewißheit über ihre Flagge, nicht ohne Weiteres in den Grund bohren kann, liegt auf der Hand; ebensowenig aber kann man alles durchschlüpfen lassen, was eine neutrale Flagge zeigt, denn im letzteren Fall läßt man viele Feinde entkommen, und im ersteren läuft man Gefahr, Freunde, Neutrale und eigene Landsleute zu vernichten. Solche Angriffe aufs Geradewohl sind also nur denkbar gegen Fahrzeuge, über deren Aufenthaltsort und Zeit man sich auf andere Weise vorher genau hat unterrichten können.

Scheut ein Torpedoboot bei der Begegnung mit einem Handelsschiff auf offenem Meer also die Mühe der Durchsuchung, dann hat sein Kreuzen überhaupt keinen Zweck, und es thut besser daran, zu Hause zu bleiben; anderenfalls kann es sich jener Pflicht nicht entziehen, und das ist, wie in Folgendem gezeigt werden soll, nicht unbedenklich.

Für einen Kreuzer macht sich die Sache sehr einfach; begegnet er einem feindlichen Handelsschiffe, welches neutrale Farben zeigt, so steuert er es an, um es zu identifiziren; es wird versuchen, ihm zu entkommen, wenn es schneller ist, andernfalls ergibt es sich ohne Widerstand, denn die Partie ist zu ungleich. Selbst ein bewaffnetes Postschiff darf nicht darauf rechnen, sich mittelst einiger Granaten ein Kriegsfahrzeug fern zu halten, denn es wird durch die Artillerie des letzteren entweder in den Grund gebohrt oder zur Uebergabe gezwungen; dazu entschließt es sich um so leichter, als es weiß, Jedermann an Bord hat nur das Interesse, sein Leben und sein Gepäck zu retten; und das ist der Fall, wenn der Kreuzer es besetzt und in den nächsten befreundeten Hafen schickt.

Hat ein solches Handels- oder Postschiff es aber mit einem Torpedoboot zu thun, dann ist die Sachlage eine ganz andere; das letztere ist ihm an Schnelligkeit unzweifelhaft überlegen, ein Entrinnen ist deshalb unmöglich, und das Postschiff muß sich sagen, daß dem Torpedoboot gar kein anderer Akt der Feindseligkeit zu Gebote steht als der, es in den Grund zu bohren. Denn ein Torpedoboot kann ein anderes Schiff nicht besetzen, weil es selbst nur das allernothwendigste Personal hat; auch eine Eskorte bis zum nächsten Hafen ist dem Torpedoboot eine zu schwierige Aufgabe, denn die Möglichkeit des Entrinnens ist zu groß, sei es durch Eintritt der Nacht oder durch Sturmwetter oder auf andere Weise. Das Torpedoboot muß also das Postschiff in den Grund bohren und kann nicht einmal die unglücklichen Passagiere retten. Für ein solches Schiff wird es also zu einer Frage auf Leben und Tod. Was folgt daraus? Nichts Anderes als eine verzweifelte Nothwehr. Man befindet sich im Besitze eines oder einiger Präzisions-Geschütze und kennt die Schwäche der Torpilleurs; man weiß, eine einzige Granate genügt, ihn zu „ekrasiren". Sobald man ihn gewahr wird, besetzt man seine wenigen Geschütze mit den besten Schützen, die man

aufzuweisen hat, gibt sich kraft der neutralen Flagge das unschuldigste Aussehen von der Welt, um ihm alles Mißtrauen zu nehmen, man geht langsamer, um ihn abzuwarten, und hat man ihn in sicherer Schußlinie, so zeigt man erst seine wahre Flagge, und einige gut gezielte Schüsse genügen, dem Feind den Garaus zu machen.

Nun kann man zwar einwenden, daß Torpedoboote für solchen Zweck erst in letzter Linie oder gar nicht bestimmt sind; andererseits aber ist es nicht ausgeschlossen, daß, wo man nichts Anderes hat, sie doch dazu dienen müssen.

Die Aussicht, die der Admiral Du Pin den Passagieren des Postdampfers andeutet, gibt Anlaß zur Frage, ob es nicht besser sei, auf eine Bewaffnung und die damit verbundene Pflicht der Nothwehr zu verzichten. Man kann das bejahen, wenn man annimmt, daß es für einen subventionirten Postdampfer nichts Besseres zu thun gibt als Personenbeförderung. Eine größere Gesellschaft von Reisenden beiderlei Geschlechts ist nicht dazu angethan, die Macht der Nation in Akten der Feindseligkeit zum Ausdruck zu bringen, und doch mögen auch hier in Zukunft Fälle unerläßlicher Nothwehr nicht ausgeschlossen sein, denn das Meer gehört der ganzen Welt, und die Wohlthat obrigkeitlichen Schutzes wird in Kriegszeit häufig zu vermissen sein. Auch den Begriff der „freiwilligen Flotte“ als selbständiger Machtfaktor neben den regulären Streitkräften kann man dahin gestellt sein lassen, nicht aber die nothwendige Hülfe, die man von einem Theil der Privat-Dampfschiffahrt zu erwarten hat.

Man wird in einer Maßregel, die den Hauptseestaaten zweckmäßig erscheint, schon aus dem Grunde der Gegenseitigkeit nicht zurückstehen dürfen, und man wird sich entschließen müssen, denjenigen Theil des Privatdampfers, der zu Kriegszwecken brauchbar, dazu heranzuziehen. Was man in England „armed cruisers and carriers for the fleet“ (bewaffnete Kreuzer und Transportschiffe), in den Vereinigten Staaten:

„auxiliary cruisers", in Rußland „freiwillige Flotte" nennt, dazu würden auch unsere Postdampfer dienen können. Sie können es aber nur dann, wenn schon im Bau Vorkehrungen dafür getroffen worden. Wie in der englischen Admiralitätsliste, wird auch ihnen die Vorschrift zu machen sein, durch wasserdichte Querwände so eingetheilt zu sein, daß sie in ruhigem Wasser noch flott bleiben, auch wenn eine Abtheilung voll läuft. Soweit bekannt geworden, sind den Erbauern in dieser Richtung keinerlei Bedingungen auferlegt, weil man jede Verwendung im Kriege bis dahin von der Hand wies. Und doch wird man sich einer solchen nicht entschlagen können. Alle Schiffe über und bis zu 3000 Tons sind für Staatszwecke brauchbar, in höherem Grade, wenn schon beim Bau dies berücksichtigt wird, in geringerem, wenn es nicht geschieht. Die Beeinträchtigung, die das Handelsinteresse und der Friedenszweck dadurch erfährt, richtet sich nach der Höhe der Forderung. In sehr wesentlichen Dingen vereinigen sich beide Interessen. Ob ein Schiff im Fall einer Verletzung, sei es durch Zusammenstoß oder Schüsse, sich längere oder kürzere Zeit über Wasser zu halten vermag, ist für Friedens- und Kriegszwecke von gleicher Wichtigkeit. Die Eintheilung in wasserdichte Räume von möglichst großer Zahl ist deshalb in jedem Fall wünschenswerth. Die Einschränkung des Friedenszweckes kommt erst in Frage, wenn man einmal bezüglich der Bewaffnung, und zum anderen bezüglich der Maschinen zu hohe Anforderungen stellt. Was eine Armirung betrifft, so braucht man über die Forderung je eines 4 Tons schweren Geschützes für je 1000 Tons Raumgehalt des Schiffes nicht hinauszugehen. Was die Maschinen betrifft, so wird man sich im Durchschnitt mit der Leistung begnügen müssen, die für solche Dampfer durch ihre Friedenszwecke bedingt ist. Die englische Admiralität hat den Erbauern anheimgestellt, womöglich dahin zu wirken, daß der Maschinenkörper mit allen Theilen unter die Wasserlinie kommt; das wird aber nicht

zu erreichen sein, hat man doch neuerdings selbst bei Kreuzerschiffen der Erhöhung ihrer Schnelligkeit wegen davon abgesehen.

Die deutsche Rhederei besitzt, namentlich in den Nordseehäfen, eine nicht geringe Anzahl von Schiffen, die für Kriegs-Hülfs-Zwecke wohlgeeignet sind, die subventionirten Postdampfer selbstverständlich in erster Linie. Brauchen wir sie nicht selbst, so ist die Gefahr nicht ausgeschlossen, daß sie einer starken Nachfrage von anderer Seite als willkommene Artikel des Angebots dienen, oder man müßte denn die Eigenthümer für das Brachliegen subventioniren.

Die beiden transatlantischen Dampfergesellschaften besitzen eine ganze Zahl von Schiffen, die hauptsächlich dem Personenverkehr dienen und nicht unter 14 Knoten laufen. Selbst für diese Durchschnittsgeschwindigkeit können sie einen Kohlenvorrath bis zu 14 Tagen führen, der auf das Doppelte erhöht werden kann, wenn Ladung und Passagiere wegfallen. Auch ihre Schiffe von geringerem Leistungsvermögen werden zu brauchen und werden unentbehrlich sein; denn schon allein die Kohlenzufuhr der regulären Kreuzer bedarf eines ausgedehnten Hülfsdienstes; man wird viele davon ganz übernehmen oder miethen können; das Hauptaugenmerk aber hat sich auf die vorhererwähnte zu richten, denn ihre Vorbereitung zum Gebrauch bedarf der Voraussicht und der Ueberwindung noch so manchen Widerstandes.

Unbedingt wird es nothwendig sein, den Uebergriffen eines zukünftigen Feindes mit seinem „guerre de course“ ein Paroli zu bieten, und, wenn man will, ihm gleiches mit gleichem zu vergelten; und das wird nur geschehen können, wenn man sich jener besten Kräfte der Privatschiffahrt versichert.

Was den anderen Theil anlangt, wozu die große Anzahl Dampfer unter 3000 Tons und von geringer Schnelligkeit gehören, so unterliegt das einer anderen Frage. In vielen Fällen wird man sie zu Transportzwecken nicht entbehren können. Will man die auf entlegenen Stationen befindlichen

Kreuzer mit Kohlen versehen, so wird man je nach Gelegenheit feste oder wechselnde Etappenorte einrichten müssen, wo sie ihre Zufuhr finden. Man kann sie allein gehen lassen oder in „Convois", die aber bewaffneter Begleitung bedürfen; das erstere wird in den meisten Fällen einfacher sein. Man wird sie immer nur als gemiethete Transportschiffe brauchen können, sie in förmlichen Dienst zu nehmen wird, auch wenn es zu einem Kaperkriege kommt, selten oder keine Gelegenheit sein, da der Staat die Besatzung solcher Schiffe nicht wird übernehmen wollen. Dazu fehlt ihm das Personal. Dagegen werden die Privatgesellschaften, denen solche Schiffe gehören, leicht im Stande sein, ihren Apparat, wenn auch nicht auf den Kriegsfuß zu stellen, so doch für die Kriegszeit brauchbar zu halten und ihre Schiffe so auszustatten, daß sie für ausschließliche Transport- und Cargo-Zwecke im Kriege verwendbar sind. Die Cunard-Gesellschaft, der die Hamburger und Bremer Rhedereien gewiß an Ausdehnung nicht nachstehen, verfügt in ihrem Schiffsbetrieb über ein Personal von nahezu 5000 Köpfen. Die Kopfzahl der deutschen Rhedereien wird nicht kleiner sein; einen großen Theil beansprucht allerdings die Flotte; wenn aber auch ihre größeren Schiffe in den Hülfsdienst der Flotte treten, so bleibt doch noch Personal genug, um den Weiterbetrieb der Rhederei aufrecht zu erhalten.

Es ist nicht Absicht dieses Aufsatzes, die zu befolgende Art und Weise einer eingehenden Erörterung zu unterziehen. Die Verwerthung von Handelsschiffen für den Kriegsfall ist seitens des Staates schon seit Jahrzehnten vorgesehen; nach dieser Richtung hin bedarf es also keiner Anregung; wohl aber bedarf es einer solchen bei den deutschen Rhedereien, die sich, wie schon erwähnt, im ganzen ablehnend verhalten; daß sie es thun, ist, wie wir uns deutlich ausgedrückt zu haben glauben, ein falsch verstandenes Interesse und unter Umständen ein „Flaggestreichen" der nationalen Rhederei.

---

5. See-Manöver.

„Look how that noble fellow Collingwood carries his ship into action!" „Seht nur, wie der brave Collingwood sein Schiff ins Feuer führt!" waren Nelsons Worte, als er den Führer der Steuerbord-Colonne mit dem Dreidecker „Royal sovereign" beiden Geschwadern voranziehen, und, unter dem Spiegel des spanischen Dreideckers „Santa Anna" anfluvend, ihm die ganze Breitseite geben sah.

Das war im Jahr 1805 beim Beginn der Schlacht von Trafalgar; es war eine Zeit, wo man die Drehung eines Schiffes noch nicht nach mathematischen Tabellen bemaß, und wo man in der Seetaktik am Schlachttage fast immer das Gegentheil von dem that, was man sich am Tage vorher ausgedacht hatte.

Seitdem haben sich die Zeiten, die Schiffe, die Menschen und mit diesen auch die Anschauungen geändert.

Auch wer dem Seewesen fern steht, weiß, daß es der Dampf war, der das Alles zu Wege brachte. Er hat es versucht, einen Ausgleich herbeizuführen in der Verschiedenheit der Temperamente der Nationen; die alte Gelassenheit, welche die Tages-Gewohnheiten beherrschte, hat einer fieberhaften Unruhe Platz gemacht, und man darf gespannt sein, wie am Tage der Probe die mit kaltem und die mit heißem Blut geschaffenen Menschengeschlechter sich damit abfinden werden.

Es ist eine Eigenheit jeder Neuerung, daß sie eine gewisse Unsicherheit im Gefolge hat; so viel neue Versuche, so viel neue Lehrsätze, und sehr häufig findet man schon allein in der Neuheit eines Lehrsatzes seine Vortrefflichkeit. Die Rolle des Aufräumens in dem, was man den alten Augiasstall nennt, hat für den unternehmenden Nachwuchs viel Verlockendes, aber es wird darin zuweilen gesündigt, und mancher Lehrsatz weggeräumt, der besser erhalten bliebe.

Wie lange wird es dauern, dann wissen auch zu Lande nur noch die Alten, was Krieg ist; für den Seekrieg ist das schon jetzt in hohem Maße der Fall, und seine Mittel haben sich in einer Weise geändert, die alle Neuerungen des Landkrieges weit in den Schatten stellt.

Mit um so größerem Interesse hat man deshalb allen den Schritten zu folgen, die in den Fachkreisen der verschiedenen Nationen auf diesem Gebiete gethan werden. Und zwar beansprucht Großbritannien das Interesse in mehrfacher Beziehung. Seinen Fachmännern stehen auf dem Gebiete des Seekriegs nicht allein die besten, sondern auch die reichsten Ueberlieferungen zu Gebote. Das ist der eine Grund. Der andere liegt darin, daß die dort übliche Oeffentlichkeit genaueren Einblick gestattet, und alles, was geschieht, auch dem Außerhalbstehenden nutzbar macht. Nicht als ob Alles, was dort in die Oeffentlichkeit dringt, als baare Münze zu nehmen wäre; früher nahm die Offenherzigkeit lediglich den Partei-Standpunkt zur Richtschnur der Kritik; heute wird sie schon beeinflußt durch die Furcht vor dem Kundschafter und dem Neid anderer Mächte; es ist ein Zeichen der Unsicherheit, wie es die sich überstürzenden Neuerungen mit sich bringen.

Es ist aber auch eine Folge des so sehr gewachsenen Aufwandes, der mit Allem verknüpft ist, was heute im Zeitalter des Dampfes, in Bewegungen, Versuchen, Uebungen, und sonstwie unternommen wird.

Früher erforderte die Schlagfertigkeit eines Schiffes nur vollständiges, unversehrtes Handwerkszeug, Vorrath von Lebensmitteln, Wachsamkeit und Umsicht; heute erfordert sie auch geheizte Kessel und volle Bunker. Und da fortgesetzt volle Bunker mit fortgesetzt geheizten Kesseln unvereinbar sind, so entsteht Geldausgabe, die ins Ungemessene steigt. Wer sich zu solcher Ausgabe versteht, will den Gewinn für sich behalten, weil er theuer erkauft ist.

Was man bei auftauchenden Neuerungen zuerst im Kleinen und Einzelnen betrieb, hat späterhin größeren Maßstab angenommen, und mit der Zeit sind daraus förmliche Kriegs-Manöver mit dargestelltem Gegner geworden. Das erwies sich nützlicher für die Strategie, als für die Taktik; der Dampf gewährte so viele Sicherheit der Bewegung, daß sich leicht strategische Kriegsbilder schaffen ließen. Taktische Bilder waren dagegen geradezu ausgeschlossen, weil die Sicherheit der Bewegung ein Gegeneinander-Operiren nicht gestattete, oder aber da, wo es dasselbe gestattete, es ganz interesselos machte.

Auch zur Zeit des Segelns hat man ein taktisches Gegeneinander-Operiren nicht geübt, und zwar aller Wahrscheinlichkeit nach aus dem einfachen Grunde, weil der mögliche Gewinn mit dem Einsatz nicht im richtigen Verhältniß stand.

Dies wird vielfach bestritten, und doch muß es so sein. Möge man sich das Zusammentreffen von zwei Geschwadern oder zwei Schiffen denken, so wird man im Kriegsfall ganz andere Bewegungen von ihnen erwarten, wie im Friedensfall, weil die Zerstörung des Materials dort erstrebt, hier vermieden wird. Und das Urtheil, auf welches es zuletzt ankommt, das Urtheil nämlich, ob man einen Gegner durch geschickte Führung auf den Vernichtungspunkt gebracht hat, wird sich aus der im Frieden zulässigen Bewegung nicht erkennen und gewinnen lassen.

Dazu tritt nun noch die Alles beherrschende Frage der

Bedeutung des „Torpedo", im Vergleich zur Bedeutung des Panzerschiffs. Der französische Deputirte de Lanessan sagt mit Bezug darauf in seiner Schrift über die französische Marine im Frühjahr 1890: „Les Adeptes de la torpille et les partisans de la cuirasse en agissaient avec vous comme catholiques et protestants avec le pauvre diable, qui se contente de penser librement, de ne tenir pour vrai aucun dogme absolu, et de chercher la vérité partout, où elle se trouve".

Seit einem halben Jahrzehnt hat man alljährlich den Versuch gemacht, unter einem großen Aufwand von Zeit, Kräften, Material und Geld, auf dem Wege der Schein-Manöver, zu einer theoretischen Lösung der Frage zu kommen; auch in diesem Jahr hat der Versuch stattgefunden, und ist in dem Augenblick, wo dies geschrieben wird, noch nicht ganz zu Ende. Allzuweit wird es nicht über das Ziel geschossen sein, wenn eine Zeitung, die in Großbritannien als der Haupt-Exponent der öffentlichen Meinung gilt, sich in der Beurtheilung des Ausdruckes „ignominious failure" bedient.

Mit den dem diesjährigen See-Manöver in England vorangehenden beschäftigen sich die beiden unter der Aufschrift Großbritanniens „ultima ratio" und „Britisch' Seekriegspiel" folgenden beiden Aufsätze. Eine Kenntniß der darin geschilderten Vorgänge wird nicht überflüssig sein, wenn man für die von mehreren Seemächten alljährlich unternommenen sommerlichen Flotten-Manöver ein Verständniß gewinnen will.

---

6. Großbritanniens „ultima ratio“.

Das Jubiläum der Königin von England im rückliegenden Jahre hat mit einer Flottenschau abgeschlossen, wie sie der wichtigsten Aufgabe der Monarchin eines Inselreiches bezeichnenden Ausdruck gab; weder Kanonendonner noch elektrisches Licht, noch alle anderen Zuthaten optischen und akustischen Lärmes sind gespart worden, um den Glanz des Festes zu erhöhen; dann aber knüpfte sich ein Kriegsspiel daran, dessen Gestalt und ernsthafte Bedeutung wohl nur von wenigen unterschätzt wurde; über seinen eigentlichen Werth hat man verschiedene Urtheile gehört, auch solche, die allen Ernstes meinten, Großbritanniens Macht und Einfluß zur See sei rückgängig geworden.

Daß sein Handelsverkehr zur See sich verringert habe, wird niemand behaupten, und ob die Kriegsmacht kleiner geworden, muß man näher betrachten.

Größere Seekriege haben seit den Napoleonischen nicht stattgefunden; daher kommt es auch, daß eigentliche Seekriegserfahrungen und -Ueberlieferungen immer noch den Stempel vom Beginn dieses Jahrhunderts tragen. Von den Eigenschaften der Seekriegsmittel jener Zeit ist so gut wie nichts mehr vorhanden; die Segelschiffahrt kämpft zwar noch mit ihren Gegnern — und zwar mit mehr Erfolg, als man

denkt; aber sie beschränkt sich auf die Handelsfahrt, von der Kriegsliste ist sie abgesetzt; der lange 32-Pfünder, der unlängst noch als der Aristokrat und eigentliche Combattant der Artillerie angesehen ward, ist vergessen, die Unfehlbarkeit des alten Schießpulvers fängt an zu verblassen, und die Schießbaumwolle tritt in gefährlichen Mitbewerb. Die Gefahr, daß sie das Pulver verdränge, ist vielleicht nicht so groß, aber sie steht auf der Tagesordnung, und es muß mit ihr gerechnet werden.

Wie fast alles, so hat auch das Seewesen in diesem Jahrhunderte große Wandlungen erfahren. Das hat sich an dem Paradetage zu Spithead sehr deutlich ausgeprägt. Eine Musterkarte der verschiedenen Arten von Schiffen, in Größe, Bauart, Bewaffnung, Panzer und Maschinerie zeigt ein buntes Durcheinander. Da liegt in unmittelbarster Nähe des modernen Kreuzers „Mersey“ die alte Räderfregatte „Valorous“, ein Meisterstück des Stahlbaues neben dem Holzdampfer aus der Mitte des Jahrhunderts; so erblickt man unter den vielen ab- und zugehenden Hülfsdampfern kleinern und kleinsten Calibers noch den alten Tender „Sprightly“, das plumpe, aber nützliche Fahrzeug, das Denkmal einer Zeit, die man heute wohl die „alte“ nennen kann. Das Fahrzeug stammt noch aus dem Jahre 1823, also aus einer Zeit, wo man den Dampf — für Kriegszwecke — eine müßige Neuerung nannte*).

Der Glanz, den die Zwei- und Dreidecker aus der Zeit Nelson's um sich verbreitet, hielt noch lange vor; ihr Ruhm wollte Neuerungen nur ungern Platz machen. Das Handwerk, dessen man so ganz Meister war, gab man nicht so leichten Kaufes preis, und so hatte sich die Poesie des „Segeltuches“ bis in den Krimkrieg hineingezogen. Keine Nation

---

*) Chatham hat in dem kleinen Schleppdampfer „Monkey“ ein noch älteres Muster dieser Art; es ist 1821 in Rotherhithe gebaut, „Sprightly“ in Blackwall.

hatte sich die Meisterschaft des Spiels mit dem Winde so zu eigen gemacht wie England; man sträubte sich gegen die Folgen der Einführung des Dampfes; aber die Feldzüge von Kronstadt und Sewastopol genügten, dem Vorurtheil, und damit der Segelperiode, ein Ende zu machen. Dazu kam der Aufschwung in der Artillerie und später der Eisenbau. Der letztere fand in Sir Howard Douglas, dem hervorragendsten Seeartilleristen damaliger Zeit, einen Gegner; in den fünfziger Jahren baute man zwar die Fregatten „Nemesis" und „Megära" zum Versuch aus Eisen; aber die runden Kugeln zerrissen die Eisenplatten, und die Fortsetzung des Versuches ward wieder aufgegeben. Die Breitseiten der Schlachtschiffe bestanden aus Kugeln von 68, 42, 32 und 24 Pfund Gewicht, sie waren der Maßstab für den Kriegswerth der Schiffe und der Flotte. Auf die Widerstandskraft der Wände legte man keinen so großen Werth, denn sie ergab sich durch die Größe der Schiffe von selbst. Auch vor der Granatwirkung hegte man nicht so besondere Scheu; die Berechnung der Brennzeit eines Zünders, seine Einsetzung und Dempirung waren im Schiffsgebrauch nur unzuverlässige Faktoren, auch die Moorsom'schen Concussionsbomben schufen darin keinen Wandel, und Granaten, die mit geschmolzenem Eisen gefüllt wurden, sind nie zu ernsthafter Anwendung gekommen.

Da erschien 1859 das gezogene Geschütz; die Treffsicherheit seiner Granaten, mit ihrer Tragweite und ihren Percussionszündern, verscheuchte den Holzbau und forderte kräftigern Schutz der Seitenwände für die Schiffe durch Panzerung; zwischen dieser und dem Geschütz folgte nun ein Wettstreit, der zwischen Thurmsystem und Breitseite jahrelang geschwankt hat, bis das Barbettesystem dem ein Ende zu machen suchte, und so ist man heute bei einer Mischung angelangt, vor deren buntem Durcheinander die Geister der Ruyter, Duquesne, Hawke, Rodney und Nelson sich schier entsetzen würden.

Als Königin Victoria den Thron bestieg, waren etwa 3 856 Pfd. das Gesammtgewicht beider Breitseiten eines Dreideckers von 120 Kanonen; heute werfen die 4 Kanonen des „Anson" ein Gewicht von 5 600 Pfd. Das bedeutet in Kraft umgesetzt für den alten Dreidecker 67 000, für das neue Schiff 162 000 Fußtons, oder eine Kraftäußerung, die das 10 000 Tons wiegende Schiff 6 Fuß hoch in die Luft zu werfen vermag. Die Dreidecker „Victory" und „Marlborough", wie sie als schwimmende Festungen alter Zeit im Hafen von Portsmouth liegen, sind würdige Zeugen der Revue; aber sie erinnern an die grauköpfigen Veteranen von Chelsea und Greenwich, die kopfschüttelnd den Sprüngen des Zeitgeistes folgen.

In der Fregatte „Gloire" hat man in Frankreich, im „Warrior" in England mit $4^1/_2$-zölligem Panzer angefangen; ihre Bewaffnung bestand noch aus den glatten 68-Pfündern, die gegen Panzerwände nichts ausrichteten. Zur Verwundung des Panzers bedurfte man des langen, schweren Geschosses mit großer Durchschlagskraft und Sprengladung, dazu eines haltbaren gezogenen Rohres; ob Hinterlader oder nicht, erregte Zweifel, von denen England sich erst in jüngster Zeit befreit hat, immerhin so spät, daß die Revue nur eine ganz kleine Zahl schwerer Hinterlader aufweist, und auch sie haben sich noch kein ungetheiltes Vertrauen beim englischen Kanonier erobern können. Mit der Leistung der Artillerie wuchsen Panzer und Größe des Schiffes, namentlich die Länge, was dem Manöver hinderlich war; um aber an Schnelligkeit nichts zu verlieren, mußte sich die Maschinenleistung, damit auch die Größe der Maschinen und Dampferzeugungsapparate steigern. So waren „Agincourt" und seine Consorten schon zu einer Größe gediehen, die weder mit der Bewaffnung noch mit der Panzerung im Verhältniß stand. Da bezeichnete der Bau des „Bellerophon" in England, der des „Suffren" in Frankreich mit zu 6 Zoll verstärktem Panzer und günstigerm Ver-

hältniß von Länge und Breite eine neue Epoche; ihnen folgten gegen das Ende der sechziger Jahre „Sultan", „Hercules" und „Monarch" mit 8=zölligem Panzer, die Breitseitenschiffe mit Kanonen von 18 Tons und 10 Zoll, das Thurmschiff mit einer geringern Zahl von 25 Tons und 11 Zoll Caliber; in Frankreich „Richelieu" und „Marengo" mit ähnlicher Panzerstärke und Kanonen mit einem Caliber von 27 Centimeter. Weil sich in keinem Fall der Panzer dem Geschoß widerstandsfähig erwies, stieg man in England auf 12 Zoll Panzer in der „Devastation", gab ihr Kanonen im Gewicht von 35 Tons (12 Zoll Caliber), und als Frankreich gegen Ende der siebziger Jahre im „Amiral Duperré" auf 16 Zoll Panzer und eine Bewaffnung mit Kanonen von 14 Zoll Caliber und 75 Tons Schwere gestiegen war, da hielt England es für gut, in seinem „Inflexible" mit einer Panzerstärke von 2 Fuß Dicke und Kanonen von je 80 Tons Gewicht und 14 Zoll Caliber in die Arena zu treten. „Dreadnought", „Conqueror", „Colossus", „Edinburgh" und „Collingwood" bezeichnen noch weitere Merkmale der Entwickelung.

Das Gesagte reicht indeß wohl hin, um der Wandlung Ausdruck zu geben, die sich im Schlachtschiff von der alten Zeit der Holzschiffe bis heute vollzogen hat. Die Wandlung war von Abweichungen in den verschiedensten Richtungen begleitet; es würde zu weit führen, ihnen zu folgen, um so mehr, als heute ein Element in den Vordergrund getreten ist, welches jene ganze Entwickelung zur Bedeutungslosigkeit verurtheilt, ein Dogma, das Geist und Sinn maritimer Fortschrittsmänner beherrscht: es ist der Glaube an den Torpedo.

Seitdem die Schießbaumwolle so verarbeitet wird, daß sie sich in kleinen, prismatischen Ladungskörpern leicht behandeln, gefahrlos transportiren, laden und entladen, und in Mengen von etwa 35—40 Kilogrammen zu einer Sprengwirkung im Wasser gebrauchen läßt, der auch die dickste Schiffswand nicht widersteht, seitdem ein Oesterreicher und ein Engländer

der damit gefüllten Ladebüchse automatische Fortbewegung, mit Treffsicherheit auf 4—500 Meter, zu geben verstanden, was Whitehead ausbildete und Schwartzkopff in Bronze verbesserte, seitdem Thornycroft das erste geeignete Fahrzeug dazu lieferte, was von Schichau verbessert wurde, und seitdem endlich dieses Fahrzeug alles bisher Dagewesene an Schnelligkeit übertraf und doch nur etwa den zehnten Theil eines Panzerschiffes kostete — seitdem steht der Torpedo fast überall in der ersten Reihe der Gefechtsmittel. Daß die Tage der Panzerflotten gezählt seien, ist noch nicht so ausgemacht, ebenso wenig, daß die Rolle der Artillerie für den Hauptkampf abgethan sei.

Zunächst wuchs die Artillerie mit der Stärke des Panzers der Schiffe, in demselben Grade aber verringerte sich die Zahl der Geschütze und die gepanzerte Fläche; jetzt steht dem Gürtelpanzer von nahe an 2 Fuß Dicke eine Kanone von 110 Tons gegenüber. Um die geringe Anzahl von vier derselben kriegs- und gefechtsmäßig, d. i. mit geeigneter Maschinerie und sonstigem Schiffswerk aufzustellen, bedurfte es eines Schiffsgefäßes von 10—11 000 Tons, was, um einen Vergleich anzustellen, die Hälfte des Tonnengehalts von Königin Elisabeth's gesammter Kriegsflotte bedeutet.

Eine Eigenschaft, welche die neuesten Schiffe der britischen Flotte vortheilhaft auszeichnet, ist ihre Schnelligkeit und Fahrtdauer. Dreizehn Knoten waren zur Zeit der hölzernen Schraubenschiffe eine große Leistung; darin hatte der Franzose Dupuy de Lôme mit dem „Napoleon" den Anfang gemacht. Solche Schiffe überschritten nicht die Größe von 4000 Tons mit einer Maschinenleistung von etwa 3000 indicirten Pferdekräften; für eine Pferdekraft brauchte man etwa 3 Pfd. Kohlen in der Stunde, was einen Verbrauch von nahezu 100 Tons pro Tag ergab. Heute hat man dem „Trafalgar", einem neuen Schiff von 12 000 Tons, das sind 240 000 Ctr. Gewicht in voller Ausrüstung, eine Fahrgeschwindigkeit von

16 Knoten, das sind 4 deutsche Meilen oder 30 Kilometer in der Stunde, geben können, was der Schnelligkeit eines Kurierzuges nahezu gleichkommt.

Mit den Fortschritten im Dampfgebrauch hatte man einen großen Vortheil des Segelns verloren: die nahezu unbeschränkte Fahrtdauer und die fast vollkommene Unabhängigkeit von Etappen- oder Zufuhrplätzen. Vom Wasser abgesehen, konnte man die wesentlichsten Mundvorräthe auf Monate mit sich führen, konnte sich auch mit Ersatzmitteln behelfen, was im Feuerungsbedarf ausgeschlossen ist. Lord Collingwood ist mit seinem Flaggschiff nach der Schlacht von Trafalgar 22 Monate lang nicht vor Anker gewesen, was heute undenkbar ist; noch im Krimkriege gab es keinen Kriegsdampfer, dessen Brennmaterial ihm länger als eine Woche die See zu halten gestattete.

Heute ist die Sachlage wieder anders; man verbraucht für eine Pferdekraft noch nicht ein ganzes Pfund Kohlen, man versteht den einmal erzeugten Dampf so sparsam zu benutzen, daß von Kraftverlust noch kaum die Rede ist, und durch Verwendung von Stahl zum Schiffbau weiß man die treibende Kraft mit Form und Schwere des Schiffes und der Maschinen so in Einklang zu bringen, daß man wirthschaftlich und daher lange fahren kann.*) Dauerhaftigkeit und Widerstandskraft

*) So bewirkte John Elder in Glasgow durch Einführung seiner Compound-Maschinen eine Ersparniß im Heizmaterial von 30—40 Proc., und erst danach ist es möglich geworden, den Pacific in seiner ganzen Breite mit Dampf zu befahren. Seit man nun die Compound-Maschinen so verbessert hat, daß man sie auf 150—180 Pfd. Druck bringen und den Dampf mit vierfacher Expansion verwerthen kann, bot der Eisenbau nicht mehr die genügende Leichtigkeit, Festigkeit und Dauer, und man mußte zum Schiffbau vorwiegend Stahl verwenden.

Die hier genannten Verbesserungen haben es unter anderm mit sich gebracht, daß von der gesammten jetzt vorhandenen britischen Dampfschiffahrt nur 42 Proc. ihre Bauzeit vor 1888 datiren.

Ein Umstand, der ebenfalls sehr ins Gewicht fällt, ist die neuerdings so gewachsene Sparsamkeit im Gebrauche von Personal. Im

des ganzen Getriebes haben aber dabei gelitten, und so war es kein Wunder, daß die verhältnißmäßig kurzen Uebungszeiten der letzten Jahre eine ganze Reihe großer und kleiner Maschinenschäden aufzuweisen hatten.

Daß man die Maschinenleistungen so in die Höhe trieb, hatte vor allem Einfluß auf die Schnelligkeit. Im Jahre 1838 brauchte der „Great Western" für die Reise nach New-York 15 Tage; das war ein Raddampfer. Sieben Jahre später that der Schraubendampfer „Great Britain" dasselbe; 1843 erschien auch der „Rattler" als erstes Kriegsschiff mit Schraube. Das war der Beginn eines Fortschritts, der so weit gediehen ist, daß stählerne Schraubenschiffe heute den Atlantischen Ocean in 7 Tagen kreuzen, daß Kriegsschiffe von 10—12 000 Tons 15—16 Knoten laufen, und mit etwas langsamerer Fahrt das Cap der Guten Hoffnung ohne jeden Aufenthalt erreichen können.

Der ebenso wirkungsvolle, als zierliche Aufbau des Takelwerks der früheren Zeit ist zum größten Theil verschwunden. Es scheint, daß die Form eines Schiffes, die es für eine so gewaltige Fortbewegung durch die Schraube geeignet macht, für eine Zugkraft durch Segeldruck nicht paßt; das ist bei allen neuen Schlachtschiffen der Fall. Den Kreuzern sind die Segel verblieben; dessenungeachtet können jene Schlachtschiffe, vom „Dreadnought" und „Inflexible", „Collingwood", „Edinburgh" und Genossen bis zum Nile und Trafalgar der neuesten Zeit Fahrtdauer genug entwickeln, um ein feindliches Geschwader über jede Oceanbreite hinweg zu verfolgen und ohne allzu häufige Kohlenergänzung entfernte Kriegshäfen zu blockiren.

Betrachtet man das Verhältniß der Seemächte zueinander, so gewahrt man das natürliche Streben, einen möglichen An-

---

Jahre 1854 hatte man auf 100 Tons Segelschiff 4,7 Mann zu rechnen, auf 100 Tons Dampfschiff 7,47 Mann; im Jahre 1885 dagegen rechnet man für das erstere 2,74, für das letztere 2,77.

greifer sich nicht überlegen werden zu lassen. In Frankreich war man unter dem Ministerium Aube, eine Zeit lang geneigt, absonderlichen Grundsätzen zu folgen; man verwarf den Begriff des Geschützkampfes als hauptsächlich entscheidender Waffe, stellte die Lehre von der Beseitigung feindlicher Geschwader mittels Sprengung von Torpedos in erste Reihe, und verkündete als nächstes Hauptmittel des Seekrieges die im großen zu betreibende Vernichtung der Privatschiffahrt und Verwüstung der Küstenstädte des Feindes. Der Bau weiterer Panzerschiffe ist eine Weile unterbrochen, seitdem aber wieder aufgenommen worden. Auch die andern Seemächte haben sich darin nicht beirren lassen; denn man verschließt sich nicht der Erkenntniß, daß Kriegserfolge mit weniger Wahrscheinlichkeit durch Besonderheiten, als durch einen gesunden Wetteifer verbürgt werden.

Es liegt in der Natur der Sache, daß die stete Veränderung in der Art der Seekriegsmittel auch Einfluß hatte auf das Stärkeverhältniß der Flotten. Aber das nicht allein: mit der durch den Dampf vermehrten Freiheit des Gebrauches mußten auch die alten Begriffe von Strategie und Taktik eine Schärfe erfahren. Seitdem ein jedes Schiff seinen Curs über die ganze Compaßrose frei und unumschränkt bestimmen und jedem Wetter trotzend verfolgen kann; seitdem jedem Schiff, groß oder klein, selbst zur Durchmessung von Oceanbreiten nur eine geringe, in jedem Fall vorauszubestimmende Anzahl Tage genügt; seitdem der Schuß eines einzelnen Geschützes auf Büchsenschußweite und mit der Treffsicherheit einer Büchse gleich der Wucht einer frühern Breitseite wirkt — seitdem hat sich der strategische Gesichtskreis ungemein erweitert. Die Thätigkeit einer Flotte wird nicht eingeschränkt, sondern ausgedehnt; und weil für diese Ausdehnung die Artillerie gebrauchsfähiger ist, als die Schießbaumwolle, wird sie durch den Torpedo nicht so sehr in den Schatten gestellt, als man gemeinhin annimmt. Der Hochseegebrauch des letztern ist

zwar nicht ausgeschlossen, aber doch beschränkt. Ganz zuverlässig scheint er bloß für örtliche Zwecke, für die Vertheidigung von Häfen und Küsten, denn eine auch nur mäßig bewegte Wasserfläche hebt seine Treffsicherheit ganz auf. Ein sicheres Mittel, sich der kleinen, schnellen, den Torpedo schleudernden Fahrzeuge zu erwehren, ist zwar noch nicht erfunden: Netze sind wirksam, führen aber zu viele Nachtheile mit sich; indeß schützen sie zuweilen, und in der Erfindung von Mitteln zur direkten Vernichtung jener kleinen, heillos zerbrechlichen Fahrzeuge schreitet man ziemlich rasch vorwärts. Die in England eingeführte Maximkanone ist ein Schritt auf dem Wege; sie wirft in der Minute etwa 500 Stahlgeschosse von 25 Millimeter Caliber, deren jedes auf 90 Meter Entfernung $2^1/_2$ Centimeter dicke Stahlplatten durchschlägt. Ueber die Kriegsbrauchbarkeit solcher und anderer Mittel wird erst Kriegserfahrung Auskunft geben; dasselbe gilt aber auch von den zu bekämpfenden Fahrzeugen.

Die oben angedeutete Aenderung in der Art der Seestreitmittel gibt einen Fingerzeig für die von der neuen Kriegskunst einzuschlagenden Wege. Mit der Schnelligkeit der Schiffe, mit der Fahrtverlängerung und mit einem wichtigen Umstande, der noch hinzutritt, d. i. die durch Stationen und gewachsenen Dampfverkehr erleichterte Kohlenzufuhr, ist auch die Zone ihrer Wirksamkeit gewachsen. Daß eine Flotte ihren Hafen verließ, um einen von fern herannahenden Feind zu schlagen, war auch in früheren Zeiten eine Kriegskunst, die man nur entschuldigte, wenn eine Partei bereits unterlegen war. Ohne weit ausholenden Angriff hat die Kriegskunst zur See keinen Bestand. Daß es daran fehlte, ist nicht der letzte Grund, warum die Napoleonischen Flotten immer geschlagen wurden, und weil es so oft daran fehlte, waren britische Geschwader nicht selten nahe daran, geschlagen zu werden. Der Satz ist zu anerkannt, als daß man sich mit Beispielen lange aufzuhalten hätte. Eine Flotte soll nicht zur örtlichen Ver-

theidigung der eigenen Häfen dienen, und Häfen wiederum sollen nicht dazu dienen, Geschwader in sich einzunisten, sondern sie zu entsenden, und zwar dahin, wo es gilt, die Hauptquellen der Macht des Feindes zu verstopfen. Mit dem Versuch, feindlichem Eindrang erst vor den eigenen Thoren Einhalt zu thun, würde das Gelingen oder Mißlingen eines solchen nur am seidenen Faden hängen. Mit den Zeiten von „Philipp's Armada“ sind die heutigen nicht zu vergleichen: die beweglichen Streitmittel waren damals mehr als untergeordneter Art. Schwerfälligkeit und Sorge um Sicherheit waren die Haupteigenschaften eines Seezugs, und daß ein wesentlicher Theil der spanischen Geschwader aus Schiffen der Hansa bestand, änderte nichts an der Sache. Heute geben sichere Berechnung, schneller Ortswechsel und überraschendes Auftreten den Seeunternehmungen ihren Hauptstempel, und was schon in den Napoleonischen Kriegen für England ein Hauptfehler war — daß es nämlich von Zeit zu Zeit die feindlichen Häfen sich selbst überließ — würde heute verhängnißvoll werden. Der empfindlichste Punkt Englands liegt nicht in der Angreifbarkeit Londons, sondern in der Blöße seiner Verkehrsadern mit den Colonien und mit der ganzen Welt. Der Schutz, den es ihnen angedeihen läßt, ist das einzige Band, welches die Colonien mit dem Mutterlande verbindet. Derselbe ist nun zwar in manchem begründet, was nicht in das Kapitel des Krieges und der Kriegsmittel schlägt. Credit und Uebergewicht im Seeverkehr tragen nicht wenig dazu bei, in der Hauptsache aber sind es die strategischen Mittel, die dem Mutterlande zu Gebote stehen. Das wichtigste dieser Mittel sind die an den Hauptpunkten zur Verfügung stehenden Kohlenstationen. Die Verpflegungsvorsorge ist für eine marschirende Armee nicht wichtiger als die Sorge für das Füllen der „Bunker“ eines Geschwaders; nur durch Stationen, mögen sie ständig sein oder wechselnd, wird das gesichert, und zur Ergänzung ihrer Vorräthe dürfen die Verbindungs-

straßen der Sicherheit nicht entbehren. Nicht ohne Berechtigung hob Admiral Colomb in der vor einem Jahre erschienenen Preisschrift hervor, eine Nation, die gegen England Krieg führen wolle, sei, mangels Kohlenstationen, auf Segelkraft angewiesen, weil die Kriegsschiffe ihre Kohlen für Gefechtszwecke schonen müßten. Man kann füglich einwenden, daß ein Nachschub auch ohne feste Stationen wohl ausführbar; es ist indeß immerhin mit großen Schwierigkeiten verknüpft. Ohne Zweifel ist nächst der Schließung der feindlichen Kriegshäfen die Behütung der Etappen und ihrer Verbindungen einer der Hauptpunkte, bei welchem die Vertheidigung Englands einsetzen muß. Die jahrelangen Blockaden von Brest und Toulon, zeitweise von Cadiz und Cartagena geben den richtigen Fingerzeig, und folgt man jenen Ereignissen, so findet man, daß die unmittelbare Umgebung Englands erst in den Vordergrund tritt, wenn jene vernachlässigt werden. Der Fehler von 1805, so meint Admiral Colomb, dürfe unter keinen Umständen wiederholt werden; es sei das zu befürchten, weil die gegen früher veränderten Kriegsmittel bei vielen Leuten zu Trugschlüssen Anlaß gäben. Hätten doch die ungenügenden Blockaden von Toulon, Cadiz, Ferrol, Rochefort, Lorient und Brest eine solche Ansammlung feindlicher Streitkräfte ermöglicht, daß das Schicksal Englands einem Verhängniß sehr nahe gewesen sei. Ob ein Massenübergang von Boulogne her wirklich beabsichtigt war, ist gleich; genug, daß er im Bereich der Möglichkeit lag. Höre man die heutigen Parlamentsreden, sagt er, so könne man in der That glauben, daß es das weiseste sei, den nächsten Krieg mit einer ebenso gefährlichen Lage zu beginnen, anstatt ihr von vornherein die Spitze zu bieten.

Der heute so beliebte Trugschluß liegt darin, daß man dem Torpedo und dem kleinen Fahrzeug, welches ihm dient, eine über die Küstenzone hinausreichende Wirksamkeit zuweist.

In den holländischen Kriegen des 17. Jahrhunderts,

meint jener, sei ein ähnlicher Plan noch statthaft gewesen; da besaß England noch nicht die „Außenwerke“ — denn das sind die Colonien, und die mit ihnen in Zusammenhang stehenden Kohlenplätze —, aber schon 1805, im Kriege mit Frankreich und Spanien, war er nicht mehr am Platze. „Wirthschaftliches Streben“, so meint er, „ist eine Haupttugend des Friedens; es kann aber leicht dazu führen, die wirklichen Forderungen des Kriegsschutzes außer Augen zu setzen.“

Wenn man auch den zeitweiligen Aussichten der hohen Politik keinen zu ernsten Werth beilegt, ist man doch geneigt, wo es sich um England handelt, immer den nächsten Nachbar jenseit des Kanals, Frankreich, in Betracht zu ziehen und dessen Seestreitmittel in Vergleich zu stellen. Nimmt man die Schlachtschiffe der größern Art, das sind die Panzerfregatten mit der schwersten Artillerie und einem Tonnengehalt nicht unter 5000 Tons, so zeigt ihre Vertheilung an der Atlantischen Küste 14 fertige und 2 im Bau, im Mittelmeer 8 fertige und 3 im Bau; an Schlachtschiffen kleinerer Art, aber nicht unter 4000 Tons, sind im Atlantischen Ocean 8 zur Hälfte fertig, im Mittelmeer 4; das sind im ganzen 22 größere und 12 kleinere, die letztern nur zum Theil fertig. Gegen die größern Schiffe in den atlantischen Häfen würde England augenblicklich 18, gegen die im Mittelmeer nur 8 stellen können.

Von den hier aufgezählten französischen Panzerschiffen befinden sich einige der kleinern auf entlegenen Stationen, in China etwa 4, in Australien 1 und 1 in der Südsee; dort ist aber England allerorten ebenso stark, und was von beiden Ländern auswärts ist, kann weder im Atlantischen noch im Mittelmeer gerechnet werden. Einzelheiten in den Eigenschaften und Unterscheidungen der Schiffe sind zur Beurtheilung dessen, was hier in Rede steht, nicht erforderlich; nur der Gesammtvergleich ist von Werth. Man kann behaupten,

daß Tonnengehalt immer ein allgemeines Bild gegenseitiger Stärke gibt, mögen die Unterschiede in Bewaffnung, Panzerstärke, Maschinenkraft und anderes sein, welche sie wollen. Rechnet man bis zu einer Größe von 3000 Tons herunter drei Klassen von Schiffen, so steht England zu Frankreich in den größten von 10 000 Tons mit 140 310 Tons gegen 49 070, in den zweitgrößten von etwa 9000 Tons mit 79 740 gegen 79 338, also fast gleich, in den drittgrößten, das sind Schiffe zwischen 8000 und 3000 Tons, mit 112 410 gegen 56 000, in den darauf folgenden kleinern Panzerschiffen (Coast-defence und Garde-côtes) mit 41 500 gegen 29 500, welche letztere französische Ziffer allerdings unverhältnißmäßig stark im Zunehmen ist und allein in den nächsten zwei Jahren um 20 Proc. steigt.

Wie der Gesammttonnengehalt sich jetzt naturgemäß in einer viel kleinern Zahl von Schiffen verkörpert, als früher, ist oben schon angedeutet; es hat das mit zu dem Trugschluß beigetragen, als hätten die Aufwendungen für die Flotte in den letzten Jahrzehnten erheblich abgenommen, und das ist nicht der Fall. Nach Lord Brassey's Angaben*) haben sich die Ausgaben für die Flotte seit der Thronbesteigung der Königin verdreifacht; während sie 1837 den Betrag von 88 Mill. Mark nicht überstiegen, belaufen sie sich heute auf 255 Mill. Für die Flotte selbst ist das eine starke, gegen die Entwickelung des Seehandels in dem gleichen Zeitraum gehalten — und dessen Schutz ist doch der Zweck der Flotte — aber nur eine geringe Erhöhung, denn während sich 1837 der Werth der Einfuhr Englands auf 1320 Mill. Mark belief, hat er 1887 die Höhe von 7480 Mill. erreicht, der der Ausfuhr betrug 1837 nicht mehr als 1160, 1887 dagegen 5420 Mill. Mark. Danach ist die Einfuhr um das $5^2/_3$ fache, die Ausfuhr um das $4^2/_3$ fache gestiegen, und es sind dabei

*) Vgl. „Reign of Queen Victoria“.

die Ausgaben für die Flotte in den letzten zwei Jahrzehnten sich gleich geblieben, während sie sich in Frankreich um $^1/_5$, in Italien um $^1/_3$, in Deutschland um beinahe $^1/_3$*), in Rußland um $^1/_2$ vermehrten.

Die Lebensadern einer Nation, deren Schutz nur in einer Flotte zu suchen ist, verbreiten sich, soweit es England angeht, über den ganzen Erdkreis; die breiten Straßen des Oceans sind es, auf denen jene riesige Ein- und Ausfuhr lebt und webt; England selbst ist nur das kleine Centrum dieses weitverzweigten Treibens: ein Umstand, der wohl in Betracht zu ziehen ist, wenn es sich um Vertheidigungszwecke handelt. Ein anderer Umstand ist der Antheil, den die britische Flagge selbst an jenem Seehandel nimmt, und da findet man, daß der Antheil britischer Schiffe am Seehandel der Nation im Zeitraum 1874/85 von 66 Proc. auf 72 Proc. stieg, während er bei den Vereinigten Staaten von 30 Proc. auf 20,6 Proc. gefallen ist**).

Ein Umstand, der für den Seekrieg der Zukunft für England große Beachtung verdient, ist der Besitz an Dampfschiffen; es wird der dritte Theil des gesammten Seehandels der Welt unter Dampf befördert; der auf besondere Schnelligkeit gebaute Theil bietet nicht nur für Kriegszwecke eine wichtige Hülfe, sondern ihr Vorhandensein gibt dem Kreuzerkriege überhaupt eine andere Gestalt. In England hat die

*) Da die eigentliche Flottenentwickelung in Deutschland erst vor etwa 20 Jahren begonnen hat, so ist diese Angabe als Vergleich nur von beschränktem Werth.

**) In Deutschland stieg der Antheil der eigenen Schiffahrt am Seehandel des Landes von 39,4 Proc. auf 41 Proc., in Frankreich von 33,2 Proc. auf 34,3 Proc., in Holland von 25,6 Proc. auf 30 Proc.

Der gesammte Schiffahrtsverkehr ist in demselben Zeitraum gestiegen: in englischen Häfen von 46 Mill. Tons auf 64 Mill., in deutschen von 11 auf 17 Mill., in französischen von 16 auf 26 Mill., in russischen von 8 auf 11 Mill. und in nordamerikanischen von 26 auf 31 Mill.

Zahl der Dampfer im letzten Jahrzehnt sich von 2 auf 4 Mill. Tons vermehrt, in Frankreich von 200000 auf 500000, in Deutschland von 183000 auf 413000, in Rußland von 45000 auf 110000. Die darin liegende Transportkraft für Cargos und für Menschen — man rechnet selbst für längere Fahrten etwa 2 Tons auf einen Infanteristen mit Ausrüstung, für Pferde mit Futter und anderes Kriegsmaterial entsprechend mehr — ist ein für den Krieg nicht hoch genug zu schätzendes Element.

Bei dem Rückblick auf die Entwickelung einer jeden, namentlich der englischen Flotte, ist ein Umstand von nicht zu unterschätzender Bedeutung, die Entwerthung der Schiffe durch Veralten. Der Dampfer verdrängt den Segler, weil er drei Fahrten macht, wo dieser nur eine machen kann. „Fahren“ heißt für den Kauffahrer „verdienen“, die Ballastfahrten ausgenommen, die nur Unkosten machen. Daß die Segelschifffahrt in den letzten Jahren „verhältnißmäßig“ zu- statt abgenommen hat*), erklärt sich daher, daß Fahrpausen, Brachliegen, Winterlager, dem Dampfer dreimal mehr Unkosten verursachen, als dem Segler.

Für eine Fotte hat dieser Umstand natürlich nicht eine solche Bedeutung, wohl aber das rasche Veralten, und die dadurch bedingte Entwerthung der Maschinen, und ihr Einfluß auf die Entwerthung der Schiffsgefäße. Der alte Satz, daß ein Eisenschiff durchschnittlich dreißigjährige, ein hölzernes funfzehnjährige Dauer hat, konnte nicht verhindern, daß der Stahlbau gewissermaßen tabula rasa machte. Der Kaufmann rechnet, und wenn er ein Schiff hat, dessen Kessel pro Stunde und Pferdekraft 2 Pfd. Kohlen, während die Kessel seines Mitbewerbers nur 1 Pfd. brauchen, so muß er unter

*) Von den in den letzten zehn Jahren in England für andere Nationen gebauten Kauffahrteischiffen waren doppelt soviel Segler als Dampfer, und im Jahre 1885 überstieg in England zum ersten Male wieder die Zahl der Segler die der Dampfer.

Umständen nicht allein die Maschine, sondern auch das Schiff als altes Eisen verkaufen. Und ein solches Verhältniß hatten die Verbesserungen des letzten Jahrzehnts hervorgebracht. Natürlich übte das auch auf das Kriegsschiffswesen Einfluß, und machte sich da namentlich durch die an die Fahrgeschwindigkeit gestellten Forderungen geltend; 14 Knoten hielt man noch zur Zeit des amerikanischen Krieges bei einem Schraubenschiff für unmöglich, die Blockadebrecher waren ausschließlich Raddampfer, sie und die kleinen Räderschiffe einiger Postlinien erreichten es und noch mehr. Für größere Linien waren sie nicht zweckmäßig, weil sie unwohnlich waren und zu viel Kohlen brauchten. Das ist heute anders. Der Stahlbau macht die Schiffe geräumiger, leichter und billiger, die Vervollkommnung der Maschinen macht sie schneller und wirthschaftlicher im Betrieb. Ein Staatshaushalt kann solchen Umwandlungen mit der Flotte nicht so schnell folgen, und daher kommt es, daß man bei größeren Ansammlungen von Kriegsschiffen, wie die vorjährige englische Flottenrevue, eine solche bunte Musterkarte vertreten sieht. Der britische Steuerzahler tröstet sich damit, daß es im wesentlichen anderswo ebenso ist, und die Heftigkeit, mit der andere ihn darin beurtheilen, schmeichelt im Grunde seinem Selbstbewußtsein.

Kriegsschiffe aus der Liste zu streichen, weil sie nicht mehr wie 8 Zoll Panzer haben, hält kein Staatshaushalt aus, auch nicht einmal der von Großbritannien, und ob man ein Recht hat, eine Flotte artilleristisch für wehrlos zu erklären, weil erst gestern das Hinterladesystem eingeführt, und vorgestern noch alle Schiffe mit Vorderladern bewaffnet wurden, steht dahin. Die neuern Kriege haben den Beweis geliefert, daß die Waffe allein nicht den Ausschlag gibt. Wahre und unbeschränkte Kraft, sie möge auftreten, in welcher Gestalt sie wolle, kommt im Kriege immer zur Geltung, und niemand hat ein ausschließliches Recht, seine Form für die allein wirksame und ausschlaggebende zu halten. So hat der

Tonnengehalt eines Schiffes an sich immer die Bedeutung von Kraft, sofern alle andern Eigenschaften dazu in der richtigen Beziehung stehen, und schon allein das Trägheitsmoment, welches in der Schwere liegt, kommt im Stoß zur Geltung. Wettstreit in kriegerischen Eigenschaften ist mit Bewerb um Handelsgewinn nicht zu vergleichen, sonst müßte alles, was an Kriegsschiffen 1880 gebaut ist, aus der Liste gestrichen werden, weil es der neuesten Eigenschaften ermangelt und unwirthschaftlichen Betrieb hat. In erster und letzter Linie geben im Kriege Dinge den Ausschlag, die der Eigenart der Sachen in Holz, Eisen, Stahl und Kohle erst die Seele geben, das sind die Menschen.

Wohl aber ist jene Eigenart und der in den Seekriegsmitteln eingetretene Umschwung zu berücksichtigen, wenn man fragt, welche Forderungen heute Strategie und Taktik stellen. Wenn man das Besitzthum des Feindes auf dem Meere zu den berechtigten Zielen des Seekrieges rechnet, so muß die Kriegführung mit der Eigenart jenes Besitzes rechnen und hat namentlich die oben geschilderte Entwickelung der Dampfschiffahrt, ihren Umfang und ihre große örtliche Ausdehnung in Rechnung zu ziehen. Das schnelle Bewegungsvermögen der Schiffe, ihre Unabhängigkeit von Wind und Wetter, Strömung und Oertlichkeit, gebietet einem Kriegführenden, mit der ersten Linie seiner Vertheidigung da einzusetzen, wo ein feindlicher Angriff seine Quelle hat. Genügt eine Flotte in allen ihren seefähigen Mitteln diesem Zweck, so folgt daraus, daß sie nicht dazu da sein kann, der Vertheidigung von Häfen und Küsten ihres Landes als örtliche und an den Ort gebundene Stütze und Anlehnung zu dienen. Mehr als sonst wird heute eine Flotte mit allem ihren Bedarf nach ihrer Rückhaltslinie hingedrängt, und doch ist es mehr als sonst die Aufgabe einer Flotte, den Feind an seiner Rückhaltslinie zu bewachen, oder aber ihn, wenn er sie verlassen, auf hoher See aufzusuchen, und ihn zum entscheidenden Kampf zu

bringen. Eine britische Flotte, die sich und ihr Hauptgewicht auf die heimischen Gewässer beschränkt, ist wie eine Feldarmee, die den Feind vor den Thoren der eigenen Hauptstadt erwartet. Je weiter aber diese erste Linie der Seevertheidigung hinausgeschoben wird, desto undurchdringlicher muß der örtliche Schutz an der Küste sein. Ihre Beschaffenheit gibt dafür den Maßstab und entscheidet, ob bewegliche oder unbewegliche Mittel zu überwiegen haben. So bedarf ein an sich unangreifbares Meeresufer, wie z. B. die skandinavischen Küsten, nur wirksamen Schutzes seiner Häfen; eine fast überall angreifbare Küste, d. i. eine solche mit flachem zugänglichen Strand und wenig Brandung, bedarf dagegen eines von Hafen zu Hafen reichenden, mit beweglichen Mitteln reich ausgestatteten Schutzes. An den Küsten Großbritanniens sind beide Rücksichten maßgebend. Verankerte Minen in Verbindung mit Landbefestigungen und Seethürmen, sowie Torpedoflottillen sind in großer Zahl erforderlich, und es wäre nicht wohlgethan, die letztern dieser ihrer recht eigentlichen Aufgabe zu entziehen und ihnen eine Thätigkeit auf dem Ocean zuzuweisen.

In einer der Sitzungen der Royal United Service Institution äußerte Admiral Cooper Key, selten habe ihn als britischen Seeoffizier eine Sache mit solcher Befriedigung erfüllt als die Beobachtung, daß gewisse Nationen, darunter auch Frankreich, die örtliche Vertheidigung ihrer Häfen zu einer Aufgabe der Flotte und deren Personals machten. Wer ein Urtheil hat über den Stand englischer Kriegsvorbereitung, kann dem Admiral seine Befriedigung nachfühlen! Für die britische Flotte, so meint er, müsse es eine Beruhigung sein, wenn ein so großer Theil seemännischen oder für Flottengewerbe sonst verfügbaren Personals den eigentlichen Aufgaben der Flotte entzogen und in den Häfen eingeschlossen würde.

Die örtliche Hafenvertheidigung ist in einer guten Artillerie über und in gutem Minenwerk unter Wasser zu suchen, in

Verbindung mit so viel beweglichen Torpedos, als man zur Stelle bringen kann; das letztere erfordert seemännische Uebung, das große Ganze aber ist Sache der Landbehörden. Für die örtliche Vertheidigung müsse, so äußerte Lord Harrowby im Parlament für die Regierung, der Staat sich auf die örtlichen Kräfte verlassen, und zwar nicht bloß, um die Flotte von den Kosten derselben zu entlasten, sondern weil jene örtlichen Kräfte der Aufgabe besser und in wirthschaftlicherer Weise genügen könnten. Kanonen und Minen sind das Hauptwesen der Ortsvertheidigung, und für diese kann England auch nicht einen Mann seiner Flotte entbehren, denn die Aufgabe der Flotte ist, so sagt mit Recht Colonel Shaw in seinem Vortrag über Landesvertheidigung, immer offensiv; an den Grenzen des Seegebietes, nicht an den Landesufern müsse sie zur Geltung kommen. Eine gute Ortsvertheidigung hat die Aufgabe, die Flotte frei zu machen, ihr den Rücken und den Nachschub zu sichern, und auf diese Weise die Basis ihrer Bewegungen zu decken. Die Wassergrenzen des Landes mit einem Flottengürtel decken wollen kann keine Nation; dazu würde England bei der etwa 3000 Seemeilen langen Küste des Vereinigten Königreichs einer Flotte von mindestens 300 Panzerschiffen bedürfen.

Selbst für die Aufgaben eines Krieges mit einer einzelnen Macht, wie Frankreich, leidet England Mangel an bereiten Kriegsmitteln. Die Verbindung mit Indien, die Kohlenstationen, der schwimmende Handel und die kleineren Colonien, sie alle sollen vor Toulon, Brest, Lorient, Rochefort und Cherbourg vertheidigt, und das Königreich selbst von einer in Reserve stehenden Kanalflotte bewacht werden. Das ist schwierig, auch wenn man sich zu der Annahme versteigen wollte, die örtliche Vertheidigung der Handels- und Kriegshäfen sowie der Kohlenstationen und Etappenorte befände sich in bestem Stande. Einer etwaigen Annahme dieser Art gegenüber genügt die Anführung der Thatsache, daß

Gibraltar in seinen Batterien nicht mehr als zwei, sage zwei, gegen neuere Panzer wirksame Geschütze hat.

Die Zahl der in Dienst stehenden, außer Dienst und in Reserve bereit stehenden Schiffe ist zwar etwas größer. Für gewöhnlich eingeschifft hat England gegen 30 000 Seeleute und gegen 5000 Seesoldaten, mit den Hafenschiffen insgesammt etwa 45 000 Mann, denen in Frankreich eingeschifft nur 35 000 Mann gegenüberstehen. Doch gebietet das letztere über eine Reserve von 80—90 000, denen in England nur 4000 „Coast-guards", 17 000 Mann der sogenannten „Royal Naval Reserve" und 1700 „Pensioners" entsprechen. Das ist eine durch sehr schwere Bedingungen eingeschränkte Ueberlegenheit, und wenn man die Aufgaben in Betracht zieht, ist es eine solche überhaupt nicht.

Daß es Großbritannien im nächsten Kriege an Verbündeten nicht fehlen wird, ist nicht nur eine Möglichkeit, sondern es ist auch wahrscheinlich; nichtsdestoweniger ist es eine der ersten Pflichten einer Großmacht, auf eigenen Füßen stehen zu können, namentlich in allen Mitteln des nothwendigsten Schutzes. Auf die unfehlbare Hülfe des „silbernen Gürtels" ist in Zukunft nicht mehr mit Sicherheit zu rechnen, und bei Fachmännern gelangt diese Ueberzeugung allmälig zum Durchbruch. Zu einem lauten Eingeständniß läßt man es nicht gern kommen, denn die öffentliche Meinung ist auf diesem Punkte zu empfindlich und schwer zu überzeugen. Der Wettbewerb um ein wirthschaftliches „Budget" ist der oberste Punkt in der Firma der jeweiligen Regierung, und Hand in Hand damit geht jedesmal der Versuch, für die Tüchtigkeit der beiden großen Dienstzweige, Armee und Flotte, einen in die Augen fallenden Nachweis zu liefern. Dazu gab denn auch das Jubiläum der Königin im vorigen Sommer einen vielleicht nicht so willkommenen als nothwendigen Anlaß.

Jedermann kennt und würdigt die Mängel des englischen Wehrsystems zu Lande, namentlich wenn man es ver-

gleicht mit der gewaltigen Machtentwickelung der anderen Großmächte. Die Mängel der Seewehr sind nicht so anerkannt, wenn auch viel darüber geschrieben wird; Streitschriften werden mit der Parteibrille gelesen, und Wahrheiten, die sie enthalten, nur ungern zugegeben. Es gibt Dinge, an denen auch der Mannesmuth des Briten scheitert, und dazu gehört der Muth der Wahrheit gegen sich selbst, wenn es sich um Großbritanniens „ultima ratio“ — die Flotte — handelt. Es werden zwar viele Stimmen laut, die den Muth der Selbsterkenntniß besitzen und sich nicht scheuen, ihr Ausdruck zu geben; aber die jeweiligen Machthaber sind doch versucht, gerade auf diesem Gebiet mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln gewinnend auf die öffentliche Meinung einzuwirken. Und dazu gehört, für England wenigstens, auch die erst neuerdings eingeführte Uebertragung des Scheinkrieges auf die Flottenübungen.

Als es noch keine Gefahr hatte, die alten Segellinienschiffe gegeneinander operiren zu lassen, dachte hier Niemand daran. Selbst der Versuch, strategische Aufgaben zu lösen, ist nicht zum Aufschwung gekommen, weil man meinte, das Unkriegsmäßige, Unwahre spiele dabei eine zu große Rolle, als daß man sich Gewinn davon versprechen könne. Den Einwand, daß die Manöver der Landtruppen doch unverkennbar von Nutzen seien, ließ man nicht zu, und in der That gipfelt der Schwerpunkt der Landmanöver in der Verwerthung des Geländes, seiner Hindernisse, seiner Verkehrsmittel zur Bewegung, Leitung, Vereinigung größerer oder kleinerer Truppenmassen zu den Zwecken des Gefechts. Bis auf den Vernichtungsact kann so ziemlich alles dem Kriege nachgeahmt oder bildlich dargestellt werden. Das Thun und Lassen der Führer erlaubt ein bestimmtes Urtheil, und der Spruch des Unparteiischen hat nur einzutreten, wo der Krieg die Entscheidung im Vernichtungsact findet. Das Tödten von Mensch und Thier ist der Ausgangspunkt des Ganzen, und

die Ueberlegenheit des einen oder andern Theils ist in diesem Punkte nicht so schwer zu beurtheilen. Nicht so auf See. Auch hier ist zwar Tödtung von Menschen der natürliche Ausgangspunkt des Kampfes, aber immer nur unter der Bedingung einer Zerstörung des Materials. Diese tritt so in den Vordergrund, daß es nicht ungereimt wäre, die Tödtung der Menschen, die jenes in Thätigkeit setzen, erst als das Mittel zum Zweck anzusehen. Von Hindernissen des Geländes, von der Benutzung seiner Vor- und Nachtheile, von der richtigen Verwerthung derselben für das Zusammenwirken der drei Waffen, ist hier keine Rede, denn das Meer ist eine einzige, breite Straße; von Front, Rücken und Flanke wird nur wenig gesprochen bei einer Vereinigung von Schiffen, deren jedes 8—10 000 Tons wiegt und sich in drei Minuten um den Compaß dreht. Gefechtsbewegungen zweier Geschwader gegeneinander sind von wenig Bedeutung, denn alle Bemühungen, alle Umsicht, das ganze seemännische Geschick, haben sich auf Vermeidung dessen zu richten, was wirkliche Gefechtsbewegungen herbeiführen sollen. Daß dem so ist, ergibt sich schon aus den Verhaltungsregeln, die den vorjährigen Flottenübungen im Voraus ertheilt wurden. Dahin gehört unter anderm die Regel, daß kein Schiff sich dem andern feindlichen auf weniger als eine Seemeile nähern dürfe; hält ein Torpedoboot sich unbehelligt 3 Minuten lang auf 500 Meter Entfernung im Bereich eines Schiffes auf, so ist es Sieger gegen dasselbe. Das Urtheil darüber fällt nach Maßgabe der Umstände ein Unparteiischer; darin liegt infolge dessen auch der Schwerpunkt der Uebung. Die Voraussetzungen, auf welche ein solcher 3 Minuten langer „unbehelligter“ Aufenthalt sich gründet, würden im Kriege nur selten zutreffen; denn ehe solch Fahrzeug in diese Entfernung kommt, hat es, selbst bei Anwendung seiner größten Geschwindigkeit, 10—11 Minuten lang eine Zone zu durchlaufen, in welcher es mindestens diese ganze Zeit dem Hagel der Revolverkanonen des

Schiffes ausgesetzt ist, ohne selbst etwas thun oder sich schützen zu können. So ist es auf dem Wege der Uebung nicht möglich gewesen, über die Bedeutung des Stoßkampfes ein Urtheil zu gewinnen, weil alle Maßregeln darauf abzielen müssen, seine Möglichkeit auszuschließen. Hier wie beim Torpedo stehen sich wirklicher und Scheinkrieg in unvereinbarem Gegensatz gegenüber. Darum fanden auch die Flottenübungen des Jahres 1887 ihren Höhepunkt in den strategischen Aufgaben. Das schloß indeß nicht aus, daß die Neuheit der Kriegsmittel in vielen Richtungen eine Beleuchtung erfuhr; und in der That gab es eine solche auch im buchstäblichen Sinne des Wortes, denn das elektrische Licht spielte eine Rolle, auf die man wohl noch einmal zurückkommen wird.

Es ist über jene Vorgänge viel gesprochen, geschrieben und wahrscheinlich auch nachgedacht worden, und die meisten, die sich damit beschäftigen, werden zu dem Schluß gekommen sein, daß man sich Angesichts des vielen damit verbundenen Scheinwerks vor einer Ueberschätzung hüten muß. Es ist weder Anlaß zu dem Beifall, den die Regierungsmänner beider Parteien in England dafür beanspruchen, noch braucht man dem ganz abfälligen Urtheil beizustimmen, das die Gegner in England und anderswo darüber ausschütten. Ein Land, in welchem die jeweilige Regierung ihre Hauptkraft der Erhaltung im Amt zu widmen hat, wird immer eines einheitlich und wirthschaftlich gestalteten Wehrsystems entbehren. Es wird sich damit begnügen müssen, den Mängeln des vorhandenen Systems, so gut es geht, abzuhelfen, und die Vorzüge, die ihm von Alters her innewohnen, auszunutzen. Darüber geben sich dort in der That auch nur Wenige einer Täuschung hin. Ein englischer Staatsmann äußerte darüber vor gar nicht langer Zeit: „Die Mehrzahl lesender Engländer weiß ganz gut, daß eine Invasion nichts weniger als zu den unmöglichen Dingen gehört, daß wir nichts weniger als vorbereitet sind, uns dagegen zu ver-

theidigen, und daß eine Invasion mit öffentlichem Zusammenbruch (public ruin) gleichbedeutend ist; und wenn wir des Nachts daran denken, so wälzen wir uns unbehaglich in unsern Betten, beschäftigen uns damit, bis tausend zu zählen, oder Schafe über eine Hürdenthür springen zu sehen, oder wir nehmen zu sonst einem Mittel, unliebsame Gedanken zu verscheuchen, unsere Zuflucht, und schlafen wieder ein!"

Strategische Flottenbewegungen gegeneinander knüpfen sich in England an eine Zeit, da die öffentliche Meinung, dieser allein anerkannte Machthaber, durch Kriegsfurcht erregt war. Im Jahre 1885 war der erste Anlaß dazu; es wurde ein außerordentliches Geschwader zusammengezogen, und dasselbe, als der Kriegslärm verrauscht war, nach Bantry-Bay und dem Nordwesten Irlands geschickt, mit theils strategischen, theils taktischen Aufgaben. Die letztern bestanden in der Forcirung einer aus improvisirten Mitteln hergestellten Barrikade von Berehaven, die erstern in dem Versuch, mit einem Geschwader die ungeschützten westschottischen Häfen zu überraschen. In beiden richtete sich das Hauptaugenmerk auf das Verhalten der Torpedoboote; für eine Durchbrechung der Barrikade erwiesen sie sich zu schwach, und für eine Thätigkeit auf hoher See, in Begleitung des Panzergeschwaders, zu wenig seefähig. Lord Brassey äußerte „so lange Seeleute sauerstoffbedürftige Lungen hätten, dürfe den Torpedobooten dauernder Seeaufenthalt nicht zugemuthet werden". Den Ruhm des Tages erwarb sich damals der „Polyphem", ein Torpedopanzerschiff, welches die Barrikade mit Leichtigkeit brach. Im übrigen machte sich ein von der Handelsflotte herangezogener Dampfer, der „Oregon", vortheilhaft bemerkbar. Man fand ihn mit seinen 18 Knoten Schnelligkeit als Torpedotransport- und Begleitschiff sowie als Reparaturwerkstatt nützlich, und dies gab Anlaß zu der bezüglich der Handelsdampfer obenerwähnten Anordnung der Admiralität. Ein

anderer Versuch war bei diesen Manövern mit der Einziehung von Offizieren der „Royal Naval-Reserve“ gemacht worden, der zur Zufriedenheit ausfiel.

Die Manöver des folgenden Jahres bestanden wesentlich in einem Angriff auf den durch Barrikaden und Minenfelder gesperrten Hafen von Milford, der nach einigen mißlungenen Versuchen gelang. Der Schwerpunkt lag in der Contreminirarbeit der Boote des Angreifers. Die Witterungsverhältnisse waren dabei so ungünstig, daß man sowohl den Kanonenbooten wie den Torpedobooten nach ihrer Ankunft vor ihrer Verwendung zum Angriff erst einen Erholungstag gönnen mußte, weil die Mannschaften durch die Seefahrt in diesen wenig seefähigen Fahrzeugen zu erschöpft waren.

Nun gab im vergangenen Jahre das Jubiläum der Königin Anlaß zu einer Flottenzusammenziehung in größerm Maßstabe, und der Parade folgte eine Reihe von Bewegungen, die den wirklichen Seekrieg darstellen sollten. Die Bedeutung, die man in der Kritik des Auslandes diesen Manövern beigelegt hat, ist, streng genommen, nicht darin zu suchen.

Die Inselgruppe, die man Großbritannien nennt, ist nicht mehr und nicht weniger als der Mittelpunkt eines über den ganzen Globus verzweigten Systems von Außenwerken. Derjenige Theil ihrer Vertheidigung, der sozusagen vor der Thür des Hauses, also im englischen und irischen Kanal stattfindet, kann nur die Eigenschaft eines letzten Versuches haben; denn nur ein solcher ist es, wenn die Ueberantwortung der Themse mit dem ganzen Reichthum Londons an ein feindliches Geschwader nur aus dem Grunde stattfindet, weil die Linie Cap La Hague-Portland von 5—6 Schiffen nicht wirksam bewacht wurde, und weil eine Fottille von Torpedo- und Kanonenbooten nicht im Stande war, die Linie Dover-Calais undurchdringlich zu sperren. Wer da sagt, die Besiegung des unterliegenden Theils sei ein übles Vorzeichen für die Sicherheit des Landes, dem begegnet man mit dem

Einwande, daß es ja nur eben einem britischen Geschwader gelungen sei, den Sieg davon zu tragen; für die nationale Sicherheit sind also Sieg wie Niederlage hinreichende Bürgen, die Flagge behält ihren Glanz und der Steuerzahler seine Nachtruhe.

Was die Manöver betrifft, so ließ sich in der Gesammtfassung der Disposition manches bemängeln. Man hatte Angreifer und Vertheidiger in je drei Theile getheilt und ihnen drei Manövergebiete angewiesen. Ein Zusammenhang muß nicht beabsichtigt gewesen sein, denn von einer Gesammtleitung war von Anfang bis zu Ende keine Rede. Dadurch geschah aber auch dem Nutzen der Sache erheblicher Eintrag, denn Erfolge oder Mißerfolge auf einem der Kriegsschauplätze können nicht anders als wichtig sein für den andern. Von den Manövergebieten hatte man zwei in die irischen Gewässer, insbesondere den irischen Canal, das dritte in den englischen Canal verlegt. In letzterm war Admiral Hewett der Vertheidiger, Admiral Fremantle der Angreifer, jeder mit einem Geschwader von fünf schweren Panzer- und einigen leichten Schiffen. Dem Vertheidiger stand ein Kapitän Long mit einer Flottille von 17 Kanonenbooten größerer und kleinerer Art und 6 Torpedobooten zur Seite.

Die dem Angreifer gestellte Aufgabe bestand in einem seiner Wahl überlassenen Angriff auf, sei es Plymouth, Portland, Portsmouth oder Sheerneß, und zwar in der Art eines Ueberfalls, dem der Vertheidiger zuvorkommen sollte. Denn eine Voraussetzung bestand darin, daß, wenn die beiden Geschwader sich auf offener See träfen, und einander einige Stunden lang in Sicht behielten, so solle der Angriff als abgeschlossen zu betrachten sein. Den Sieg des Angreifers dagegen bedingte ein unbehelligter zehnstündiger Aufenthalt auf der Rhede des angegriffenen Ortes. Da Vertheidigungsmittel der Kriegshäfen überhaupt nicht ins Spiel gekommen

sind, so ist einer solchen Bestimmung kein großer Werth beizulegen, andernfalls war sie nicht vertrauenerweckend für die Sicherheit der Häfen im Kriege.

Da Sheerneß mit der Themsemündung vom Canal durch die Straße von Dover getrennt ist, so wurde die Bewachung der letztern der Flottille des Kapitäns Long übertragen, und der vertheidigende Admiral übernahm mit seinem Geschwader die „Abpatrouillirung", anders kann man es nicht nennen, des Canals in seiner ganzen Länge und Breite. Auf den hauptsächlichen Vorsprüngen der Südküste, wie Cap Lizard, Bill of Portland, Südspitze der Insel Wight, hatte er Beobachtungsposten, mit denen er sich durch seine leichten Schiffe in Verbindung hielt.

In der Mitte des Canals bildet die Linie Cherbourg-Portland eine Verengung des Canals von etwa 50 Seemeilen Breite, deren Sperrung den ganzen östlichen Theil des Canals sichert; da Plymouth sich aber noch westlich dieser Linie befindet, konnte man sich auf diese Absperrung zuerst nicht beschränken. Deshalb machte der Vertheidiger einen Vorstoß bis Cap Lizard (westliches Ende des Canals), weil seine Ausguckschiffe in Portland, und zwar durch eine von Lizard aus dahin gegebene Nachricht erfahren hatten, daß der Feind gesehen werde. Bei Lizard angekommen, erfährt der Vertheidiger, daß der Angreifer einen Abstecher auf Falmouth gemacht, dasselbe aber wieder verlassen habe.

Nun fürchtet der Vertheidiger zunächst für Plymouth — Falmouth hatte er in seine Berechnung nicht aufgenommen, weil es als Nichtkriegshafen ihm nicht als Vertheidigungsobjekt bezeichnet war —, geht dorthin, findet es aber frei, und will sich nun darauf beschränken, jene Linie Cherbourg-Portland durch einen auf- und abgehenden Streifzug zu sperren. Damit beschäftigt, erfährt er von einem seiner Ausguckschiffe, daß es den Feind an demselben Morgen schon in östlicher Richtung habe abdampfen sehen. Jetzt sieht er, daß

sein Streifzug vergeblich gewesen, folgt sogleich östlich, aber nur, um den Feind in ruhigem Besitz der Themsemündung zu finden.

Bei Dover ist der Feind auf den Widerstand der Flottille gestoßen und hat mit dieser einen Kampf zu bestehen gehabt. Wer dabei den kürzern gezogen, entzieht sich der Erörterung; die Unparteiischen werden sich wohl darüber geeinigt haben; der angreifende Admiral ist seinerseits zu dem Schluß gelangt, daß ihn an der Besitzergreifung der Themse nichts hindere. Dorthin folgt ihm der Vertheidiger, schließt aber nicht alle Ausgänge des Stromes, sodaß jener, der sich in der Minderzahl fühlt, den nördlichen Ausgang benutzen und ausweichen kann.

Kriegslist, Maskirungen und Einzelheiten, die der wirkliche Krieg hin und wieder aufweist, spielten bei dem ganzen Hergang eine große Rolle, liefern aber den Beweis, welche Mühe es macht, ein der Wirklichkeit nahekommendes Bild herzustellen. Eine noch größere Rolle aber spielten die ziemlich häufigen Maschinenhavarien, der großen Schiffe nicht minder wie der kleinen. Von dem Geschwader des Vertheidigers waren nur drei Schiffe ohne irgend eine Betriebsstörung geblieben. Der „Inflexible“ hatte ihrer vier, wovon eine 8—9 Stunden Aufenthalt machte. Der „Collingwood“ mußte eine Maschine ganz außer Betrieb setzen, „Sultan“ einer Störung halber eine Stunde lang still liegen, und „Rattlesnake“ nothwendiger Reparaturen halber den nächsten Hafen aufsuchen. Ohne jede Betriebsstörung während des ganzen viertägigen Manövers waren nur „Minotaur“, „Monarch“ und „Mercury“ geblieben.

Ungleich weniger solcher Betriebsstörungen, von Bedeutung gar keine, hatte das Geschwader des Angreifers, und es erhellt daraus, daß man die Ursachen nicht im Material zu suchen hat. Unzweifelhaft ist die Zerbrechlichkeit der Maschinen, namentlich bei den

kleinen Fahrzeugen, sehr viel größer geworden. Im Vergleich mit einer sehr viel größern Kraftleistung hat man die Abmessungen der einzelnen Maschinentheile durch Verwendung von Flußeisen, Gußstahl und Bronze erheblich verringern, das Gesammtgewicht kleiner machen können, aber die Behandlung erfordert größere Uebung und Sorgfalt, und daran hat es hier und da wohl gemangelt. In diesem Fall sind jene Betriebsstörungen aber zurückzuführen auf die Maßregeln des Vertheidigers und die Art der Verwendung seiner Schiffe. Das im Canal zur vermeintlichen Deckung der Küste angewandte Streifsystem mit gesammter Streitmacht war nicht allein schwerfällig, unsicher und wenig Erfolg verheißend, sondern es mußte auch Schiffe wie Mannschaften über Gebühr anstrengen und erforderte einen ganz unnöthigen Aufwand von Kohlen und deren Ersatz. Ein Augenzeuge hat die Bemerkung gemacht, die Fahrt des Geschwaders von der Südseite des Canals nach St.-Catharine, dem Beobachtungsposten, sei ihm vorgekommen, als wenn ein Armeecorps in Bewegung gesetzt werde, um nachzusehen, wieviel die Uhr sei. Drei Tage lang ist das Geschwader des Vertheidigers aus einer Fahrt von 8—10 Knoten nicht herausgekommen. Aehnlich war es mit der Flottille, wo die ohnehin zerbrechlichen Torpedoboote vielfach zum Bugsiren gemißbraucht wurden.

Der Angreifer wußte, daß die Nachricht von dem Handstreich auf Falmouth den Vertheidiger mit seiner ganzen Macht dahin ziehen würde; dies benutzte er zu einer ausweichenden Bewegung nach der französischen Küste, um von da geraden Curses nach der Themse zu gehen. Hätte der Vertheidiger sein Geschwader an einem bequemen Punkte der englischen Südküste vor Anker gehalten, die Gesichtskreise der Ausguckschiffe bis in Sicht der französischen Küste und bis nach Landsend vorgeschoben, so wäre die Bewegung des Angreifers weder auf Falmouth noch auf die Themse geglückt, er hätte sein eigenes Geschwader geschont und nicht durch

nutzlose Streifereien entzweigefahren. Namentlich hätte er sein Brennmaterial gespart; übrigens hätte ein schneller Aviso den Feind „sichten“, und ihm auf den Fersen oder sonstwie in Fühlung bleiben können. Das Abpatrouilliren einer Linie von 52 Seemeilen Länge, wie zwischen Portland und Cap La Hague in geschlossenem Geschwader, läßt selbst bei offener Ordnung 40 Seemeilen zeitweise ohne Obhut, kann also dem Zwecke nicht genügen.

Darf man den Berichten trauen, so hat das Geschwader des Vertheidigers beim Passiren von Dover Lootsen für die Downs aufgenommen. Bestätigt sich das, so spricht es einmal nicht sehr für das in die selbständige Navigation gesetzte Vertrauen, sodann wäre wirklichen Kriegsverhältnissen damit nicht Rechnung getragen, wenn es solche Lootsen erst beim Passiren von Dover aufnimmt.

Als der Angreifer sein Entweichen aus der Themse bedroht sah, versuchte er, durch einen nördlichen Flußlauf zu entkommen; dort hätte der Vertheidiger, der von Außen kam, ihm den Weg verlegen müssen; eine Vorkehrung hierzu unterließ er aber, machte kehrt durch denselben südlichen Ausgang, durch den er hereingekommen, sodaß ihm jener entschlüpfen konnte.

Streng genommen sind die Hergänge nicht dazu angethan, um nach beinahe Jahresfrist noch besprochen zu werden, weil sie, abgesehen von den Kosten, den Werth nicht besitzen, den die öffentliche Meinung ihnen beilegt. Und doch ergeben sich daraus einige ganz nützliche Erfahrungen. Der Schluß, daß es sich hier um eine Darstellung der Vertheidigung Englands gehandelt habe, ist nicht gerechtfertigt; denn weder die Leitung des Angriffs noch der Vertheidigung waren einheitlich, und es hieße dem strategischen Blick der britischen Admiralität ein geringschätziges Urtheil ausstellen, wollte man dieser Annahme Raum geben. Man hat offenbar nur der Gestalt Ausdruck geben wollen, in welcher zukünftig Geschwader und

Flottillen feindlichen Küsten und Streitkräften sich zu nähern haben. Alles, was darüber hinausgeht, taktische Bewegungen, Scheingefechte, Gefechtsmanöver entziehen sich der Kritik, weil sie der Realität, d. i. der kriegsmäßigen Wahrheit, nicht nur ganz entbehren, sondern derselben häufig ganz zuwider sind. Vergleiche sind mißlich, aber die heute beliebten taktischen Schachzüge der Torpilleurs gegen Panzergeschwader veranschaulichen den künftigen Krieg nicht mehr und nicht weniger, als wenn man Bicyclefahrer gegen schwere Cavallerie schickt, die Taschen voll Dynamitpatronen, die nicht gebraucht werden dürfen.

Bei den Vorgängen im irischen Canal lagen ähnliche Absichten und ähnliche Voraussetzungen zu Grunde wie die eben geschilderten; dort handelte es sich für den Vertheidiger in der Hauptsache um Liverpool: und es ist dem Angreifer nicht gelungen, dahin zu kommen. Auch dort wurde zwischen Schiffen und Torpedobooten viel „Taktik" entwickelt, ein Augenzeuge hatte davon den Eindruck, als sei es der Admiralität darum zu thun gewesen, die feindlichen Kreuzer besiegt zu sehen, um dem Publicum das Gefühl der Schutzlosigkeit zu nehmen, in welcher die Hauptandelsemporien sich befänden. Da machte aber der schnelle Kreuzer „Volage" ein solches Aufräumen unter den in der Nähe befindlichen Handelsschiffen, daß jene Absicht leicht vereitelt werden konnte.

Von den Torpedobooten hieß es, sie hätten viele Siege erfochten. Als Maßstab galt, daß ein Torpedoboot, welches sich unbemerkt und unbeschossen auf 500 Meter in der Nähe eines feindlichen Schiffes aufhielt, also Zeit gehabt habe, seinen Torpedo abzuschießen, Sieger sei. Zum Zeichen dafür hatte es dann ein rothes Feuer abzubrennen. Nun soll das Abbrennen dieser Feuer in ganz erstaunlicher Menge stattgefunden haben, die Zeit aber, die das erneute Laden erfordert, sehr wenig berücksichtigt worden sein.

Der Umstand ist von Belang für die Frage, ob das im

Englischen Canal angreifende Geschwader die Flottillensperrung überwältigen und Dover passieren konnte. Ohne Netze, so meinte ein Berichterstatter der „Times“, wären die Schiffe versenkt, mit Netzen aber in ihrer Fahrt zu sehr beeinträchtigt worden. Ueber das erstere gibt das Scheinmanöver keine Entscheidung, das letztere trifft zwar zu, hätte aber den Erfolg des Angreifers nicht verhindert, denn sein Geschwader würde immer noch zeitig genug am Nore eingetroffen sein.

Die Vorgänge im Irischen Canal, die sich auch auf die Nordwestküste Irlands erstreckten, waren, wie schon bemerkt, nur geographisch von denen im Englischen Canal unterschieden; sie hatten dort einen andern Verlauf, weil durch geringere Ausdehnung des Vertheidigungsgebietes die Sache sich strategisch vereinfacht. Dort hatte Admiral Baird mit einem Geschwader von fünf schweren und zwei leichten Schiffen Milford, Holyhead und Liverpool zu schützen, in deren jedem sich zur Ortsvertheidigung eine kleine Flottille von Kanonen- und Torpedobooten befand. Dem Angreifer, Commodore Fitzroy, stand ein fast gleichstarkes Geschwader wie dem Vertheidiger zu Gebote; sie treffen sich in See, deshalb mißlingt die Ueberraschung. Von der Nordwestküste Irlands her versucht Commodore Markham eine Ueberraschung der Häfen des Clydeflusses, stößt aber auf hinreichende Bewachung, und sein Geschwader erhielt alsdann eine andere Bestimmung; nur zwei seiner Schiffe, „Volage“ und „Calypso“, behalten ihren feindlichen Beruf, namentlich zur Schädigung des Handels, und nun gelang es der „Volage“, unbehelligt eine Menge von Kauffahrern dingfest zu machen. Vor Liverpool nahm sie eine Menge von Schiffen, die vor der Mündung des Mersey auf den Eintritt der Fluth warten. Es läßt sich gegen diesen „Wildfang“ en gros nur einwenden, daß im wirklichen Kriege die Kauffahrer doch nicht so zur Hand gewesen wären.

Aus der Gesammtstrategie jener Vorgänge einen Schluß ziehen, hieße, wie schon bemerkt, ihre Bedeutung überschätzen.

Es ist nicht angängig, aus dem, was gezeigt wurde und geschah, auf die Kriegsbereitschaft Englands oder auf die Sicherheit seiner Küste, seiner Kriegs- und Handelshäfen zu schließen; denn wollte man einen solchen Schluß machen, so würde man unendlich viel vermissen. Eine Schlachtflotte ist nicht dazu da, um eine Küste örtlich zu vertheidigen. Abukir und Trafalgar sind die Punkte in der Seekriegsgeschichte, wo ihrer eigentlichen Aufgabe am wirksamsten genügt wurde. Selbst der unentschiedene Ausgang von Sir Robert Calder's denkwürdigem Gefecht mit Villeneuve ist dafür bezeichnend.*)

Die Vertheidigung Englands als Hauptidee zu Grunde zu legen, wäre dem seinerzeit stattgehabten Aufgebot von Streitkräften wohl entsprechend gewesen. Man hätte Angreifer und Vertheidiger weit in See geschickt, dann wäre die Vertheidigung der Häfen durch ihre aus allen Waffen, die Wasserminen nicht ausgeschlossen, zusammengesetzten Garnisonen in ihr Recht getreten, und man wäre nicht auf den verfehlten Gedanken gekommen, die Panzergeschwader vor bestimmten Küstentheilen, gewissermaßen vor den Thoren „aufpassen" zu lassen. Im vorliegenden Beispiel fragt man mit Recht, ob es nützlich war, einen Theil der Küsten Englands in drei Kriegstheater zu theilen, und jedes derselben zum Gegenstand eines Angriffes und einer Vertheidigung zu machen. Die Beweggründe klären sich aber, wenn man in Betracht zieht, daß die Friedensverhältnisse in England einer Kriegsorganisation nichts weniger als in die Hand arbeiten. Auch für die Seevertheidigung Englands ist London das gegebene ständige Hauptquartier, wo das gesammte Nachrichtenwesen, welches in dem hier vorliegenden Falle gar

---

*) Sir Robert Calder traf Villeneuve, als letzterer sich, von Westindien kommend, mit seiner Flotte auf dem Wege nach dem Englischen Canal befand. Er zwang Villeneuve, seinen Curs zu ändern und nach Ferrol zu gehen, was auf die Pläne Napoleon's großen Einfluß hatte.

nicht gut funktionirt hat, vereinigt sein muß; aber auch die Organisation der Behörden erschwert eine einheitliche Leitung, die doch unerläßlich ist. Einige dahin gehende Fortschritte hat die Admiralität in den letzten Jahren schon gemacht, indem sie eine Art Generalstabsabtheilung (Intelligence department) einrichtete. Damit ist aber nur wenig erreicht; es fehlt an einer Centralisation der militärischen Elemente für die Zwecke der Vertheidigung, und an einer sachgemäßen Verwerthung der Organe von Trinity-House. Eine Reform müßte natürlich in Whitehall einsetzen; nicht weniger wichtig ist aber auch eine Besserung in den Verhältnissen der großen Kriegshäfen, wo von einer einheitlichen verantwortlichen Leitung keine Rede ist.

Daß die Vertheidigung der Kriegshäfen so ganz aus dem Spiel blieb, ist eine Sache, die zur Beurtheilung der vorjährigen Uebungen einen wesentlichen Beitrag liefert. Durch die Entblößung der Häfen von den ihnen gebührenden Machtmitteln wurden die Kanonenboote für den Seegebrauch frei; dasselbe gilt von den Torpilleurs. Die Seefähigkeit der kleinen Fahrzeuge zu betonen, ist heute an der Tagesordnung; man verwechselt aber diejenige Seefähigkeit, die ein Fahrzeug durch schlechtes Wetter über See führt, mit derjenigen, die man zur Kriegstüchtigkeit braucht, und das sind zwei sehr verschiedene Dinge. Die Torpedoboote sind eine der wichtigsten und werthvollsten Erfindungen: man begeht aber einen verhängnißvollen Irrthum, wenn man meint, sie seien für alle Zwecke genügend. Man meint, ein Torpedoboot könne mit einem einzigen Schuß ein Panzerschiff versenken. Der Lehrsatz mag unbestritten bleiben, in der Praxis hat er aber nur Werth, wenn man annimmt, daß sich ein Feind findet, der sein Panzerschiff dem Torpilleur wehrlos gegenüberstellt, d. h. ohne seine zahlreiche Artillerie und ohne einen Mittelmann gleicher, vielleicht überlegener Art.

Die den Torpedobooten eigene Schnelligkeit gab Anlaß,

sie vielfach als Depeschenboote zu verwenden: ein Mißbrauch, der sehr darauf hinweist, wie schwer es ist, im Seekriege und im Gebrauch seiner Hülfsmittel wählerisch zu sein. Die Anhänger des Torpedokrieges par excellence können daraus für die Seefähigkeit ihrer zerbrechlichen Lieblinge viel Beweismittel schöpfen; man darf aber nicht übersehen, daß es im Augustmonat war. Vor allem aber beweist es, daß die Flotte an wirklichen Depeschenbooten Mangel leidet, was bei dem heutigen Stande der Kriegsmittel ein großer Fehler ist.

Schließlich muß man über eine Sache sprechen, die im Dienst aller Flotten seit einer Reihe von Jahren eine große Rolle spielt: das ist der Gebrauch des elektrischen Lichtes. Dasselbe hat auch bei den Uebungen der englischen Flotte eine hervorragende Rolle gehabt. Ueber die richtige Art seiner Ausnutzung scheint man trotz alledem noch nicht zu voller Klarheit gekommen zu sein. Mit Blitzesschnelle fegt man den Horizont und den ganzen dahin reichenden Abschnitt des Gesichtskreises mit einem taghellen Lichtkegel, wie mit einem Besen, und glaubt damit dem Zweck, d. i. dem Auffinden gesuchter Gegenstände und Beleuchtung derselben nach ihrem Auffinden, zu genügen. In Wirklichkeit hält man die Gegenstände, die man sucht und nicht findet, zum eigenen Schaden im Dunkeln, blendet sich und andere, und verleiht, wenn sich die Hantierung vervielfacht, dem ganzen Zustande einen so hohen Grad von Beunruhigung, daß zuletzt auch dem Kaltblütigsten das Blut kocht, und die Nerven in Schwung gerathen. Kein Wunder daher, daß noch manche der Meinung sind, die Einführung des elektrischen Lichtes habe der Schifffahrt keinen Segen gebracht. Es sind deren hoffentlich nicht viele, die auf solche Art das Kind mit dem Bade verschütten.

Es ist keine übertriebene Behauptung, daß das elektrische Licht dem alten Beleuchtungswesen ebenso gegenübersteht, wie der Dampf dem Gebrauch der Segel. Der über den Horizont schweifende Lichtkegel erinnert an die Zeit, wo man

glaubte, der Dampf sei nur in Nothfällen zu gebrauchen. Der Ausruf Wellington's: „Ich wollte, es wäre Nacht, oder die Preußen kämen!“ deutet an, daß der Nutzen der Dunkelheit nur ein sehr bedingungsweiser ist. Das gilt auch für den Seekrieg; in neun Fällen von zehn ist Tageshelle erwünschter als Nacht, und die Erhaltung eines der Tageshelle nahekommenden Lichtes macht einem dampfenden Geschwader keine Schwierigkeit. Beliebige Verdunkelung ist dabei nicht ausgeschlossen und würde z. B. eintreten, wenn man Leuchtfeuer der Küste ansegelt, oder wenn es gilt, andere zu beunruhigen. Man muß berücksichtigen, daß eine verständige Anwendung des elektrischen Lichtes die Nacht beinahe ebenso „navigationsfähig“ macht wie den Tag, und daß gerade dieser Umstand für die Kriegführung zur See großen Werth hat. Wird in einem Geschwader auf See oder vor Anker im Hafen der Gebrauch dieses hellen Lichtes dem Belieben jedes Einzelnen überlassen, so schwindet der Nutzen, und es erwächst daraus eine Gefahr.

Als bei dem Nachtangriff der Flottille auf das Panzergeschwader zu Spithead die elektrischen Flammen in Verbindung mit der sonstigen Mannigfaltigkeit von Feuerwerkskörpern ihr Spiel trieben, wie die Blitze einer tropischen Gewitternacht, ward der Zustand für manche der kleinen, so leicht verletzbaren Fahrzeuge unerträglich; der Führer eines Torpedobootes ergab sich einem Schiff, denn er wisse seit geraumer Zeit nicht mehr, wo er sich befinde.

Es hat viel Mühe gekostet, das durch Oel oder Kerzen erzeugte schwache Licht zu Signal- und Sicherheitszwecken zu verwerthen; jetzt hat man ein Mittel, mit dem man in gewissem Umkreise die Nacht in Tag verwandeln kann, und kann sich zur vollen Verwendung nicht entschließen.

Ein in Fahrt befindliches elektrisch beleuchtetes Geschwader wird dem Gegensegler nicht die Besorgniß einflößen, die er sonst hatte, wenn er auf ein ihm entgegenkommendes

Wirrwar von halb dunkeln, halb hellen Lichtern zusteuerte; und wenn es in einen hell beleuchteten Hafen einläuft, wird es ihm sehr erwünscht sein, nicht allein die Landmarken in Gestalt der Feuerthürme, sondern auch die Tonnen zu unterscheiden.

Kommt man hiernach zum Schluß, so findet man, daß die Vertheidigung Englands eine Frage ist, die mehr als je die Köpfe militärischer Fachmänner in Anspruch nimmt. Unter Verhältnissen, die, was Kriegsmittel anbetrifft, mit den heutigen nicht mehr zu vergleichen sind, hat der gepriesene „Silbergürtel“ seine Schuldigkeit gethan. Britische Finanzpolitik rechnet mit diesem Umstande, begnügt sich mit den vielbesprochenen beiden knappen Armeecorps für das Heer und mit einer Flotte, die dem nächsten starken Nachbar kaum überlegen ist. Wenn es auch nach den Vorgängen des letzten Sommers so scheint, darf man nicht annehmen, daß England daran denkt, seine ganze lange Küste mit einer Flottenkette zu vertheidigen. Es ist die „ultima ratio“ und die Aufgabe der britischen Flotte, den Feind an den Quellen seiner Macht aufzusuchen, ihn an der Beunruhigung der Colonien, des Seehandels, der Kohlenstationen und Verbindungsstraßen zu verhindern, die Sicherheit der heimischen Häfen gegen Handstreiche und Angriffe jeder Art sich selbst zu überlassen, oder aber: Verzicht auf das alles und rein terrestrische Sicherung des Landes durch eine wohlorganisirte Armee nach continentalem Muster.

---

7. Britisch' Seekriegspiel.

„We are convinced that, unless the French navy thrives, the British navy will droop."
James, Naval history, V, p. 368.

Die Veränderlichkeit der Kriegskunst ist oft behauptet und niemals geleugnet worden; und doch ist die Behauptung nicht so berechtigt im Auge des Fachmannes, wie in dem des Laien. Vergleicht man die Kriegsübungen zu Lande, wie sie heute stattfinden, mit denen von früher, so findet man außer der Veränderung der Schußwaffen nur wenig Unterschied. Die Gestalt, in der sich militärische Bewegungen des Landheeres dem Laien darstellen, ist ungefähr dieselbe. Mann und Thier sind gleich geblieben, nur die Waffe hat sich verändert, und sie kommt selbstverständlich im Frieden nicht zur Geltung. Wo es sich für das Heer um Mann und Thier handelt, da gibt Mann und Schiff den Maßstab für die Flotte. Auch hier blieb der Mann, was er sonst war; nicht so das Fahrzeug, auf dem er das Kriegsgewerbe treibt. Wäre auch dies geblieben, was es früher war, so würden noch heute die Kriegsübungen einer Flotte sich auf das beschränken, was vordem genügte. Dicke Massen von Pulverdampf und Kohlenrauch würden nach wie vor die Hauptbestandtheile der Kriegsbilder sein, wie sie sich so vortheilhaft vom Blau des Meeres abheben, und kein ernsthafter Kriegführer wäre um eines Haares Breite klüger geworden.

Die Nachahmung des Krieges zur See ist neuerdings so lebhaft in Aufnahme gekommen, daß sich die öffentliche Meinung weit mehr damit beschäftigt als sonst. Die Fortschritte auf dem Gebiete des Dampfes, der Elektrizität, der unterseeischen Minen, spielen dabei eine so große Rolle, daß die Aufmerksamkeit eines Beobachters in hoher Spannung erhalten wird. Ein jeder sucht sich die Bedeutung der Flottenfrage von neuem klar zu machen, und nicht wenige meinen, die Kriegskunst sei hier nicht bloß veränderlich, sondern sie sei nachgerade an ihrem Ende angelangt.

In der Zuverlässigkeit und Sicherheit der Bewegung unter Dampf, in der Möglichkeit, große Strecken in jeder beliebigen Richtung schnell zu durchmessen, schwere Geschosse von großer Spreng- und Bohrkraft 2 bis 3 deutsche Meilen weit auf ein gegebenes Ziel zu werfen, Schiffen mit Sprengkörpern unter Wasser tödtliche Verletzungen beizubringen, liegt — im Vergleich mit früher — eine große Verschärfung der Kriegsmittel. Und diese bedingt wohl eine veränderte Anwendung der Kriegskunst, nicht aber eine Veränderung ihrer selbst. Kein Wunder, daß man zu Trugschlüssen kam und zeitweis den Kern in Dingen erblickte, die nur Beiwerk sind, und nichts anderes als Beiwerk sein können. So war es mit einer gewissen Art von Torpedofahrzeugen, denen man eine Rolle zutheilte, der sie nicht genügen können, und so wird es mit anderen Dingen sein, die auf gleiche oder ähnliche Art behandelt und beurtheilt werden.

Die auch in England alljährlich stattfindenden Flotten-Manöver haben alles, was die Flotte angeht, in den Vordergrund gerückt, und die in Europa allgemein gewordene politische Spannung hat nicht wenig dazu beigetragen. Viele halten den nächsten Krieg nur noch für eine Frage der Zeit, aber wenige ermessen, welchen Umfang er nothwendig annehmen muß, und doch liegt gerade darin eins der wesentlichen Hindernisse seines Ausbruches. Man be-

hauptet, daß vornehmlich in England das erweiterte Stimmrecht den Sinn für kriegerische Neigungen zurückgedrängt habe. Die Entfaltung nationaler Kraft in militärischem Sinne sei unverträglich mit einem so hohen Maße volksthümlicher Staatsform, und man könnte das für richtig halten, wenn man Anschauungen billigt, wie sie durch die veränderten Kriegsmittel hier und da hervorgerufen werden.

Die Kriegskunst ist in der That noch nicht an ihrem Ende; aber die Kriegsmittel haben sich verschärft, und die von vielen erwartete mildere Form des Krieges wird wohl auch weiterhin auf sich warten lassen. Es ist in England kein Mangel an Friedensfreunden und solchen, die den Kriegshaushalt an und für sich für ein Verbrechen und eine Ueberlieferung roher Vorzeit halten, und doch gibt es kaum ein anderes Land, dessen Blüthe und Emporkommen so auf den Kriegspfad hinweist, wie das unserer Vettern jenseits des Canals.

Vor einer Versammlung in Aldershot hat ein Professor der neueren Geschichte von der Universität Cambridge, W. J. R. Seeley, jüngst ausgeführt, wie mit dem Aufbau wirklicher Civilisation in England auch eine fast ununterbrochene Kriegsperiode ihren Einzug gehalten und sich bis heute behauptet habe. Und weil dies der Fall ist, haben auch die Ziele des Seekriegs, und damit der letztere selbst, an Bedeutung gewonnen. Dies ist für England in höherem Maße zutreffend, als für andere Staaten, weil seine Interessen sowohl wie seine Kraftentwickelung es mehr auf den Seekrieg hinweisen. Wie sehr der Umfang seines Handelsverkehrs zugenommen, wurde schon vorher erwähnt. Die Zahl englischer Schiffe, die jährlich in britische Häfen ein- und von ihnen auslaufen, beträgt ein Erhebliches über 600 000, was täglich 18—1900 macht; man hat beobachtet, daß von Beachy-head im Canal fortgesetzt durchschnittlich 35 Schiffe zu sehen sind, daß jede fünf Minuten ein Schiff dort vorbei-

geht, und daß die Zahl der täglich passirenden Schiffe im Durchschnitt 288 beträgt*).

Daß der Werth der Ein- und Ausfuhr und deren wirthschaftliche Bedeutung dabei in erster Reihe steht, ist außer Frage; nicht zu unterschätzen ist aber bei solchem Seeverkehr auch das Interesse der daran betheiligten Menschen; die auf Rechnung dieses Verkehrs zur Auszahlung kommenden persönlichen Verdienste, Einkünfte und Löhne erreichen den nicht geringen Betrag von 50 Millionen Pfund Sterling im Jahr; dies ist umsomehr zu beachten, als die durch Krieg herbeigeführte Verkehrshemmung — abgesehen von sonstigem Nachtheil — einerseits eine Entwerthung des schwimmenden Materials, andererseits den Verlust des Rhederei-Gewinnes zur Folge hat; und das in der englischen Rhederei angelegte Kapital ist auf über 100 Millionen Pfund Sterling zu schätzen**).

Die Seekriege am Beginn dieses Jahrhunderts hatten zwar den größeren Theil des europäischen Fracht-Verkehrs zur See unter die britische Flagge gebracht, zu ihrem Schutz bedurfte es, auch nach der Schlacht von Trafalgar, noch einer Anzahl von nahezu 500 Kreuzern, und doch belief sich das Object ihres Schutzes auf nicht mehr als 24—25 000 Schiffe mit einem Gesammt-Ladungsgehalt von etwa $2^{1}/_{2}$ Millionen Tonnen. Heute unterhält England für den Schutz seiner 37 000 Schiffe eine um das zehnfache geringere Zahl von Kreuzern, nämlich nur 42; das macht 1 Kreuzer für je 100

*) Admiral Colomb, R. N. S. Institution Febr. 1888.

**) Nach Lord Brassey's Angaben beträgt die Gesammtzahl der unter britischer Flagge fahrenden Schiffe 37 500, die einen Gesammt-Tonnengehalt von $9^{1}/_{4}$ Millionen darstellen. Die Gesammt-Rhederei von Frankreich, Deutschland, Rußland und Italien erreicht dagegen noch nicht die Zahl von 4 Millionen Tonnen, und die von Großbritannien (d. i. England, Schottland und Irland) allein über 7 Millionen, der Rest von $2^{1}/_{4}$ Millionen kommt auf die britischen Kolonien.

Dampfer zu 100 Tonnen und darüber, während Frankreich 1 Kreuzer auf je 10 Dampfer über 100 Tonnen unterhält.

Nun ist der Seeverkehr — namentlich für England — nicht bloß in Menge, sondern auch in Wichtigkeit gestiegen; es sind deshalb auch die Maßregeln und Mittel, deren man sich zu seinem Schutz bedient, von größerer Bedeutung. Es kommt namentlich der Umstand in Betracht, daß für den Krieg zur See die Abkürzung viel mehr in die Wagschale fällt als für den Krieg zu Lande. Denn bei diesem vollziehen sich Ein- und Ausfuhr immer in Unabhängigkeit vom Kriegsschauplatz, was beim Seekrieg nicht der Fall ist, insbesondere nicht bei einem von der See ganz umschlungenen Lande, wie Großbritannien. Für dieses ist die überseeische Einfuhr von Lebensmitteln, — ganz abgesehen von der nothwendigen Zufuhr aller Rohstoffe und sonstigen Dinge für die Industrie — eine Lebensfrage, und es gilt, sie um jeden Preis zu erhalten.

Auch dies ist ein Umstand, der dem letzten von England geführten Seekrieg nicht eigen war, und der solchem Krieg neuerdings größere Bedeutung gibt. Den weitgehenden Befürchtungen, die man an eine Hemmung der Zufuhr knüpft, braucht man sich deshalb noch nicht anzuschließen.

Vergleicht man die Wirksamkeit und Art damaliger Seekriegsmittel mit den heutigen, so fällt auch dem Nichtfachmann der klaffende Unterschied ins Auge, den wir schon oben angedeutet haben. Was damals geschah, ist zum nicht geringen Theil heute ausgeschlossen. Daß ein Geschwader von einigen 30 Linienschiffen, dem das ganze schwerfällige Gebahren jener Zeit anhaftete, wie 1799 geschehen, von Brest nach Genua lief und zurückkehren konnte, ohne daß ein einziges englisches Geschwader seiner ansichtig wurde, ist heute ein Ding der größten Unwahrscheinlichkeit. Daß von einer Landungs-Armee zur bestimmten Zeit nur die eine Hälfte am Landungspunkt eintrifft, die andere Hälfte widriger Winde

halber erst einen Monat später, wie in Holland 1799, ist heute kaum denkbar; und möge man über die größeren oder geringeren Aussichten von Landungs-Expeditionen zur Zeit denken, wie man wolle: an solcher Art von Mißgunst der Verhältnisse werden sie heute sicherlich nicht mehr scheitern. Im letzten deutsch-französischen Kriege konnte es sich zwar ereignen, daß ein Kriegsschiff vom Senegal nach Madeira kam und dort mit ein und demselben Zeitungs-Paket die Nachricht vom Vorfall in Ems, vom Kriegsausbruch, von der Niederlage in den Vogesen und vor Metz, von der Kapitulation zu Sedan und der Gefangennahme des Kaisers enthielt; dasselbe kam aber von einem entlegenen Theile Afrikas, und heute haben die entferntesten Welttheile nur wenige Punkte von Bedeutung, bei denen sich ein solcher Fall wiederholen könnte. Dagegen war es im Jahre 1798 wohl möglich, daß man französische Verstärkungstruppen von Ancona nach Corfu sandte, zu einer Zeit, wo die Insel schon seit Monatsfrist im feindlichen Besitz war.

Die Schwierigkeiten, mit denen Blockaden früher zu kämpfen hatten, sind heute kaum noch vorhanden. Zu jener Zeit ist eine Einschließung, wie sie im amerikanischen Bürgerkrieg stattfand, nie auch nur versucht worden. Man beschränkte sich auf die Einschließung einzelner Häfen und war zufrieden, wenn man die darin liegenden feindlichen Streitkräfte beobachten oder herauslocken konnte. Das unbemerkte Entkommen der Streitkräfte war damals viel leichter als jetzt. Daß es heute möglich ist und immer möglich sein wird, ist nicht zu leugnen; es ist aber falsch, daraus einen Lehrsatz zu machen, wonach seit Einführung des Dampfes in die Kriegführung eine Blockade fortan nicht mehr möglich oder auch nur schwieriger geworden sei.

Die Zwecke einer solchen Blockade sind doppelter Art; es gilt einmal, die in den Häfen befindlichen Streitkräfte zu bewachen, und sodann, den Handels- und sonstigen Verkehr

zu unterbinden. Vollkommene Wirkung ist in keiner dieser beiden Beziehungen jemals erreicht worden, so lange man die Vollkommenheit nur in einem undurchdringlichen Verschluß erblickt. In den Napoleonischen Kriegen hat man einen solchen nie versucht, in neuer Zeit hat man es mit Hülfe des Dampfes gethan, aber niemals vollen Erfolg gehabt.

Es ist dabei wohl zu berücksichtigen, daß ja das Entweichen eingeschlossener Streitkräfte in seiner Bedeutung für die Kriegführung erst in zweiter Linie steht. Vornean steht die Annahme, daß einander gegenüber stehende Streitkräfte sich schlagen, nicht aber sich vermeiden wollen; die Blockade eines Kriegshafens hat daher in erster Linie den Zweck einer Bewachung und nicht den des Verschlusses. Der letztere gilt dem allgemeinen Verkehr und beansprucht, um wirksam zu sein, nur selten die Verwendung von Streitmitteln erster Ordnung. Diese kommen immer nur in Betracht, wo es sich um den Kampf mit den Hauptstreitkräften des Feindes handelt. Ganz so, wie es früher und von jeher der Fall war, liegt darin auch heute der Kern des Seekrieges; seine Art hat sich in der Gestalt der Kriegsmittel geändert, seine Zwecke sind dieselben geblieben. Von diesen steht die Niederwerfung der feindlichen Streitkräfte obenan; wird sie erreicht, so erscheinen alle übrigen Zwecke nur nebensächlich. Es gehören dahin die Wegnahme oder Zerstörung schwimmenden Gutes, die Einschließung feindlicher Verkehrsmittel, Blockade genannt, Schädigung der Küstenplätze durch Beschießung oder auf andere Weise, Besitzergreifung von Inseln und kleinen Kolonien, sowie Landungen mit Truppenmacht in größerem oder geringerem Maßstabe.

Es wird zwar bestritten, daß diese Dinge heute noch ebenso in Frage kommen wie früher; es erscheint aber müßig, daran zu zweifeln, und es ist besser, darauf gefaßt zu sein. Die bekannte „Deklaration von Paris“ wird vielfach so gedeutet, als wenn damit eine Abschaffung der Kaperei als

solche bezweckt wäre; das ist aber nicht der Fall; ihre Spitze richtet sich nur gegen die Ertheilung von Kaperbriefen an Privatleute. Wollte man Verträge schließen über die Abschaffung der Kaperei an sich, so wäre das wie eine Vereinbarung über das Nichtbetreten feindlichen Gebietes, das ist der ewige Frieden.

Als die Lehre des Admiral Aube vom „guerre de course" bekannt wurde, erhob man Einspruch, nicht, weil sie die Kaperei, sondern weil sie die Verwüstung der Küsten bedeutete, und selbst gegen die Brandschatzung ist kein stichhaltiger Einwand zu erheben, solange der Krieg als solcher statthaft ist. Die Bedeutung der Kaperei wächst; denn die Frage, ob gewisse Handelsartikel der Kriegführung Vorschub leisten, wird nicht einfacher, sondern verwickelter. Die Zeit spielt in der heutigen Kriegführung eine größere Rolle als sonst, und nebensächliche Kriegsmittel gewinnen ihre Bedeutung erst durch verlängerte Zeit. So ist es mit der Zufuhr so vieler für den Krieg nothwendigen Dinge. So hat sich selbst im Landkrieg erwiesen, daß Massen-Zufuhr von Waffen und Schießbedarf kein großes Gewicht in die Wagschale werfen; im Seekrieg ist es noch weniger der Fall, dagegen sind Kohlen von unschätzbarem Werth. Aus demselben Grunde steigt die Wichtigkeit der Blockade, und daß der Dampf ihre Durchbrechung erleichtert, ist kein Beweis dagegen. Durch das Blockade-Brechen bereichert sich eine Anzahl Abenteurer; am Verlauf des Krieges wird dadurch aber nichts geändert.

Auch die Schädigung der Küstenplätze wird, ungeachtet des vorher erwähnten Einspruchs, in Zukunft mehr im Vordergrund stehen, denn je, weil sie gegen die heutige Artillerie fast schutzlos sind, und weil Schiffe der Küstenartillerie viel ungestrafter gegenübertreten können als früher. Sind demnach Küstenplätze viel angreifbarer geworden, so folgt daraus freilich nicht, daß sie mehr als sonst Ziel des Angriffs sein dürfen, denn selbst ihre Zerstörung wirkt nur mittelbar auf

die Entscheidung; sie kann sogar umgekehrt wirken, insofern der Zerstörer sich schwächt, während die Hauptstreitkraft des Gegners unberührt bleibt.

Wie mit der Schädigung der Küstenplätze, so verhält es sich auch mit der Wegnahme von Inseln und Kolonien. Wirklicher Besitzer solcher vom Mutterlande entfernten und getrennten Liegenschaften ist immer nur der, der das daran-stoßende Meer beherrscht. Herrschaft des Meeres aber ist gleichbedeutend mit der freien Bewegung einer dem Feinde die Spitze bietenden Streitkraft. Es wird viel davon gesprochen, das Viele entbehrt aber meistens der Klarheit. So liebt man es, von dem größeren oder geringeren Besitzrecht auf Inseln zu sprechen, weil sie der Küste eines großen Staates benachbart liegen, ohne daran zu denken, ob er in der sie umgebenden See die Herrenrechte in der Hand hat. England besaß in den letzten Jahren des vorigen Jahrhunderts die Insel Elba; als aber die Flotte 1796 das Mittelmeer räumte, da war das erste, was man that, daß man die englischen Truppen von Elba zurückzog. Der Besitz von Malta war nach der Seeschlacht von Abukir für die Franzosen nur mehr eine Frage der Zeit, obgleich Vaubois sein Möglichstes that, sich zu halten. Ganz ähnlich lag die Sache mit Aegypten. Den Türken und dem, was diese ein Heer nannten, vermochten die Franzosen nach dem Verlust ihrer Seeverbindung gerade noch die Spitze zu bieten, dem englischen General mußten sie das Feld räumen. Verlust der Seeherrschaft ist gleichbedeutend mit offener See-Flanke, und wo diese sich der Einschließung vom Lande her zugesellt, da muß die stärkste Seefestung fallen. So fiel Genua trotz Massénas heldenhafter Vertheidigung, so fiel Danzig, und so wäre Kolberg gefallen, wenn ihm die Seeverbindung nicht erhalten geblieben wäre. Eins der glänzendsten Beispiele dieser Art ist die Vertheidigung von St. Jean d'Acre, gleichzeitig die erste wirklich empfindliche Niederlage Bonapartes.

Schließlich spielt unter den Nebenzwecken der Seestreitkraft eine nicht geringe Rolle das Kapitel der Landungen und der Ueberführung des Kriegs auf das Gebiet des feindlichen Hauptstaates von der See her. Auch in diesem Punkte hat sich eine Schule aufgethan, nach welcher Landungen seit Einführung des Dampfes und der Eisenbahn nicht mehr so ausführbar seien wie früher. Das ist ein Trugschluß, und man thäte wohl daran, sich darüber klar zu werden. Man sollte meinen, daß die Landung von Ismailia im Jahre 1882 den Anhängern jener Schule die Augen geöffnet hätte; es ist doch sicher bezeichnend, daß Arabi-Bey die Thatsache jener Landung erst am Tage von Tel-el-Kebir gewahr wurde. Wenn die Geschichte des Jahrhunderts eine Reihe von Landungen anführt, die gescheitert sind, obgleich dem Vertheidiger das Dampfroß noch nicht zur Verfügung stand, so ist damit nur wenig zu beweisen. Die bloße Möglichkeit einer englisch-schwedischen Landung war dem Kaiser Napoleon im Feldzug von 1807 Anlaß genug, eine Armee von 74000 Mann an der deutschen Küste aufzustellen, und die ausgedehnten Maßregeln, die beim Anbruch des französischen Krieges 1870 getroffen wurden, sind bekannt. Es ist jene unbeschränkte Wahl von Ort und Zeit, die bei einer Landungs-Expedition so hervorragend zur Geltung kommt und ihr die Bedeutung gibt.

Durch Einführung des Dampfes hat diese Bedeutung gewonnen; aber nicht allein der Dampf, sondern die große Entwickelung der Artillerie hat ihr Vorschub geleistet. Wie sehr sich heute die Verhältnisse zu ihren Gunsten geändert haben, sieht man aus einem Vergleich der neuesten ägyptischen Expedition mit dem englisch-russischen Einfall in Holland 1799. Der Westwind, der die britische Flotte nach dem Texel führte, verhinderte die von Osten kommenden Russen fast einen ganzen Monat, sich am Landungspunkt einzufinden, was den Verlauf des Unternehmens zum Scheitern brachte. Die Meinung, auch die Nachricht von Massénas Sieg bei

Zürich habe Einfluß geübt, kann man gelten lassen, es bedurfte dessen aber gar nicht.

Wie anders gestaltet sich das heute! Zwei Wochen nach dem Abgang Lord Wolseley's von England hatte seine Transportflotte eine Strecke von mehr als 3000 Seemeilen hinter sich, lag vor Alexandrien, und Niemand ahnte, daß der General einen Tag später nicht dort, sondern in Ismailia landen würde.

In Betreff der Möglichkeit des Landens pflegt man heute die Küsten mit allzu kritischem Auge zu betrachten und ist zu Trugschlüssen geneigt, weil man u. A. annimmt, daß eine Transportflotte es nicht wagen dürfe, an offener Küste zu ankern. Das ist bei vielen Küsten ganz zutreffend, so werden namentlich die auf lange Strecken hafenlosen Küsten des Atlantik in Frankreich, Spanien und Portugal meist unzugänglich sein; man darf den Satz aber nicht verallgemeinern und braucht sich nur zu vergegenwärtigen, daß selbst die schwerfälligen, aus lauter Segelschiffen bestehenden Transportflotten der Russen wiederholt, und zwar zur Winterzeit, an der fast ganz hafenlosen pommerschen Küste Landungen ausgeführt haben.

Die Strategie auf dem Meere ist, das läßt sich nicht leugnen, noch für manche eine dunkle Aufgabe; in einer nicht unlängst erschienenen Flugschrift des Kapitän zur See Stenzel*) und in einem aus der Feder eines französischen Seeofficiers (Name nicht genannt) stammenden Aufsatz im Augustheft der „Revue des deux mondes" ist aber sehr treffend ausgeführt worden, daß es eine solche gibt; und daß sie beachtet sein will, daran werden die Seemächte durch den Umschwung in den Seestreitmitteln heut lebhaft erinnert. Die russischen, französischen und britischen Flottenübungen sind der

---

*) „Ueber Kriegführung zur See", Berlin bei Wiegand und Grieben.

augenscheinliche Versuch, die Feldherrnkunst zur See den neueren Begriffen anzupassen. Von ihnen nehmen die britischen das Interesse am meisten in Anspruch, einmal, weil die dortigen Vorgänge der Oeffentlichkeit am wenigsten entzogen werden, und weil andererseits für Großbritannien die Feldherrnkunst zur See der zu Lande voransteht.

Es ist nicht in Abrede zu stellen, daß — wie Kapitän Stenzel sehr richtig sagt — die Strategie auf dem Meere seit der Herrschaft Englands ins Hintertreffen gekommen ist. Mit Ausnahme der Schlacht von Lissa hat seit dem Wiener-Kongreß ein Zusammenstoß größerer Seestreitkräfte nicht stattgefunden; aber auch der einzelne Fall von Lissa beweist, daß strategische Fehler nur selten durch Taktik wieder gut zu machen sind. Denn auch dieser Fall bewies, daß Dinge, die im Seekrieg erst in zweiter Linie stehen, den Hauptaufgaben nicht ungestraft vorangestellt werden dürfen. Man schwächte sich zwecklos bei Lesina und verlor deshalb das Spiel bei Lissa.

Mit der Behandlung allgemein gefaßter und ungelöster Fragen pflegt man sich in England nur sehr ungern zu befassen; sie werden, wenn sie auftauchen, als schriftstellerischer Sport behandelt, gelesen und bei Seite gelegt. Man liebt es, in solchen Dingen von der Hand in den Mund zu leben. Kommt eine Zeit, wo die Lösung einer wichtigen Frage nothwendig scheint, so wird das zu irgend einer anderen Zeit angepriesene Heilmittel hervorgeholt, amtlich anerkannt und der Behandlung des leidenden Theiles zu Grunde gelegt. Das gilt ganz besonders von der Wehrkraft und der Vertheidigung des Landes. Als am Ende der fünfziger Jahre das Orsini-Attentat zu Spannungen führte, da erinnerte man sich der gefährlichen Nähe Cherbourgs; flugs trat eine Kommission zusammen, erklärte die Häfen Englands für nahezu wehrlos, und das Ergebniß sind die Martellothürme von Sheerneß, Portsmouth und Plymouth, deren Errichtung viele Millionen

gekostet hat, und die, weil man anderen Sinnes wurde, noch heute nicht vollständig armirt sind. Daß die Gefahr Cherbourgs nicht in seinen Mauern, sondern in seinen Schiffen liege, wußte man wohl, glaubte aber doch zunächst mit Mauern antworten zu sollen.

Mit einer Flotte, wie die Ostsee ihresgleichen noch nicht gesehen, ging man nach Kronstadt, fand, daß ihm von vorn nicht beizukommen, daß es von der Rückseite für große Schiffe nicht zugänglich, und mit der Flotte nichts anzufangen sei. So schleunig, als es ging, baute man eine Flottille, die sich in Sweaborg die bekannten Lorbeeren holte und später zu Haslar ein allmäliges Ende fand.

Als neuerdings der Friedensentwurf von San Stefano den englischen Interessen bedrohlich wurde und zu gleicher Zeit einige russische Kreuzer auf dem Ocean schwammen, hielt man es für gut, die Frage der Kohlenstationen aufzunehmen. Man ging ans Werk, ist auch in Herrichtung von Schanzen und Kanonenwerk nicht lässig gewesen; nur das Nothwendigste, die Garnisonen, sind noch im Rückstand. Die Erkenntniß, daß man zur Erreichung bestimmter Zwecke im voraus wissen müsse, was zu thun sei, fehlte; man hatte sich ein halbes Jahrhundert der unbestrittenen Alleinherrschaft erfreut, und ein Drängen, an Maßregeln für die Zukunft zu denken, war von keiner Seite vorhanden.

Die für den Seekrieg entscheidenden Handlungen vollziehen sich meistens in sehr einfacher Form. Das dem Zusammentreffen folgende Ringen um den Sieg liegt der Entscheidung allein zu Grunde; das Zusammentreffen selbst geschieht auf geradem und einfachem, nicht an künstliche Bedingungen gebundenem Wege, und wo dem Zusammentreffen das Ringen fehlt, da ist es eben kein Krieg. Wahrscheinlich ist es dieser Umstand, der Fachmänner von Gewicht, wie Bouet-Willaumez, zu der Behauptung verleitete, daß es auf dem Meere eine eigentliche Feldherrnkunst, Strategie genannt, nicht

gebe, und daß das Ganze des Seekriegs mit den Gefechtshandlungen abgethan sei.

Zweier Dinge bedurfte es, um das als Irrthum erkennen zu lassen: das war einmal die seit einem Jahrzehnt herrschende Kriegsspannung und der nachhaltige Umschwung in der Gestalt der Seekriegsmittel. Es ist gleichgültig, welches von beiden den größeren Einfluß hatte, und eine Thatsache, daß man erst seit jener Zeit ausgedehntere Flottenübungen in Erwägung nahm und jetzt alljährlich ausführt. In Deutschland und Oesterreich hat man damit angefangen, der britischen Admiralität aber gebührt das Verdienst, der Sache den größten Maßstab gegeben und die meisten Mittel darauf verwendet zu haben. Dies ist natürlich, weil England mit jedem Schritt der Bethätigung seiner Macht vor einer Seegrenze steht.

Will man den Werth beurtheilen, so ist ein Blick auf das Maß und die Art der Vertheidigung, deren England bedarf, unerläßlich, und man hat die Verfassung seiner Hauptstreitmittel in Betracht zu ziehen. Heute steht die fast allgemeine Behauptung von der Unzulänglichkeit der britischen Flotte im Vordergrund; angesichts der Thatsache, daß eine Admiralität, die noch vor Jahresfrist den Stand der Flotte für genügend erklärte, jüngst 21 Millionen Pfund zu ihrer Ergänzung forderte, läßt sich die Richtigkeit der Behauptung nicht bestreiten. Und doch ist es bei den mannigfaltigen Aufgaben der Flotte schwer, ihre nothwendige Stärke in runder Zahl anzugeben. Geht man aber der Behauptung auf den Grund, so stößt man vor allem auf die Unzulänglichkeit der Armee. England hat ein stehendes Heer von — reichlich gerechnet — etwa 200 000 Mann, dahinter eine Reserve von gedienten Leuten in einer Stärke — wenn man die sogenannte Miliz-Reserve hinzurechnet — von rund 100 000 Mann. Die Aufgabe der Armee besteht in der Unterhaltung einer Kerntruppe in Indien, als Rückgrat für die anglo-indische Armee, und

in Unterhaltung der Garnisonen des Mutterlandes. Davon beansprucht Irland den größeren Theil. Rechnet man auf Indien 70 000, auf das Mutterland 100 000, so bleiben für die Garnisonirung der kleineren Kolonien, Kohlenstationen, Truppen in Aegypten, 30 000 Mann. Zieht man in Betracht, daß die meisten dieser vom Mutterlande getrennten Liegenschaften sich in starken Festungen darstellen, wie Halifax, Bermuda, Gibraltar, Malta und Hongkong, so liegt die Unzulänglichkeit auf der Hand; denn je weniger diese Orte im Stande sind, auf eigener Kraft zu fußen und ihre Unverletzbarkeit zu wahren, desto größer werden die Aufgaben der Flotte. Die feindliche Streitkraft lahm zu legen oder zu vernichten, die Seeverbindungen zu sichern, ist Hauptzweck einer Flotte. Wie stark sie dazu sein muß, hängt von der Stärke feindlicher Nachbarn ab und von der Stärke solcher Verbündeten, auf die man rechnen kann. Abgerundete Zahlen sind in diesem Punkt für eine Flotte viel schwerer zu geben als für ein Landheer, dessen Zahlen auf rein wissenschaftlichem Wege leichter zu erörtern sind. Die Mängel einer Armee durch eine nach Belieben verstärkte Flotte ersetzen zu wollen, wäre ebenso falsch wie das Umgekehrte. Es steht dahin, in wie weit ein Land in beiden Beziehungen auf eigenen Füßen zu stehen hat, aber wenn es eine Schule gibt, die von zwei befreundeten Ländern dem einen die Rolle des Generals, dem anderen die des Admirals zuweist, so ist dagegen manches einzuwenden. Die Ziele der Kriegsführung werden sich im einzelnen niemals so verschmelzen lassen, daß nicht in der Hauptsache jedes für sich zu sorgen hätte. Der bekannte Vertrag von Westminster stellte dem König von Preußen beim Beginn des siebenjährigen Krieges eine Hülfe von acht Linienschiffen für die Ostsee in Aussicht; wer den Verlauf des Krieges kennt, weiß, wie dringend er sie gebraucht hätte. Weder Kolberg noch das Corps des Prinzen von Holstein hätten für den Unglückstag von Kunersdorf ein so trauriges Begleitspiel abgegeben. Dem älteren

Pitt hat es sicherlich am Willen nicht gefehlt, für den Nachfolger konnte er nicht bürgen, und so fanden die Schiffe theils anderwärts dringendere Beschäftigung, theils ist man um Vorwände für ihr Ausbleiben wohl auch nicht verlegen gewesen.

In wie weit die nothwendige Stärke der Flotte und ihrer Bestandtheile auf dem Versuchswege zu ermitteln, in wie weit die Grundsätze und Gebräuche der früheren Kriegsführung mit dem Wechsel der Kriegsmittel zu vereinigen seien, darin bestand die dem englischen Admiral gestellte Aufgabe, und der Lösung dieser Aufgabe diente eine Reihe von Uebungen, wie sie im vorigen Jahr stattfanden und in diesem Jahr fortgesetzt worden sind.

II.

Bei jedem Gemälde auf breiter Leinwand ziehen die Gegensätze den Blick des Beschauers am ehesten auf sich und halten ihn gefangen, auch wenn sein Blick von der Hauptsache abgeleukt wird. Aehnlich verhält es sich mit dem an Wirkungen reichen Gemälde, welches sich an den großbritannischen Küsten im vorigen Jahr entrollte. Es ist ein Seekriegspiel, bei welchem der Bruch einer Blockade, verbunden mit einem Kaper- und Brandschatzungskrieg, das Hauptinteresse beansprucht. Von zwei blockirten Häfen gelingt es der eingeschlossenen Streitmacht, einen Teil entschlüpfen zu lassen. Derselbe genügt der Zahl nach, dem im anderen Hafen eingeschlossenen Geschwader Entsatz zu bringen; denn wenn sie sich vereinigen, sind sie stärker, als der jenen anderen Hafen einschließende Feind.

Man sollte meinen, das Streben der eingeschlossenen Geschwader wäre dahin gegangen, sich zu vereinigen und dann über einen Theil des Feindes herzufallen, um ihn zu vernichten. Das hätte aber der von der Admiralität gestellten

Aufgabe nicht entsprochen. Danach sollten die eingeschlossenen Geschwader durchzubrechen versuchen, den Blockade-Geschwadern ausweichen und dann einen Kaper- und Brandschatzungszug beginnen, von dem man annahm, daß er für die Niederlage Englands entscheidend sein müsse.

Bei ernstlichem Nachdenken kommt man zur Frage: Ist das der Krieg? und ist geneigt, sie dahin zu beantworten, daß er es nicht ist. Es ist eine wohlberechnete Einwirkung auf ängstliche Gemüther, auf das Behagen der Land-Gentry und das Gleichgewicht der Stock-Exchange. Fast bis zur Stunde hat man berechnet, wann, nach dem Versagen der Kornschleußen Liverpools, der Hunger seinen Einzug halten und die bedingungslose Auslieferung der Bank von England eine vollzogene Thatsache sein wird.

Man kann über den Werth der Aufgabestellung getheilter Meinung sein. Wenn hier und da behauptet wird, der Zweck der Uebungen werde zum Versteckensspiel herabgewürdigt, so ist das vielleicht zu weit gegangen; keinenfalls erhält der Unbetheiligte Klarheit über die wahre Bedeutung des Seekriegs. Sein Zweck ist die Unterbindung des Seeverkehrs, Verschluß und Absperrung der Häfen und Küsten des Feindes und Gewinn nicht allein der Kriegs-, sondern auch der Verkehrs-Herrschaft in allen den Gewässern, die das feindliche Land bespülen. Die Erreichung dieser Zwecke vollzieht sich aber nicht durch eine, wenn auch noch so ausgedehnte Schädigung der Verkehrsmittel, Brandschatzung und Kaperei, sondern sie vollzieht sich wirksam nur durch die Vernichtung dessen, was jenen Verkehr im ganzen schützt und aufrecht erhält, durch Vernichtung und Wegräumung der entgegenstehenden Streitmacht. Einem solchen Ziel ist die vorjährige Aufgabe aus dem Wege gegangen, und das ist zu bemängeln.

Man könnte einwenden, damit sei ja nichts verloren, und was im vergangenen Jahr nicht geschehen, könne in diesem nachgeholt werden. So liegt die Sache nicht. Die

Aufgabestellung hat den Nebenzweck zum Hauptzweck gemacht und damit dem Kriegsbild ein falsches Gesicht gegeben. Vielen wichtigen Anordnungen werden unrichtige Voraussetzungen zu Grunde gelegt, und daraus werden Schlüsse gezogen, die nicht zutreffend sind.

Das Entrinnen des blockirten Geschwaders wird hier als eine gelungene Umgehung der Blockademacht, als ein Erfolg des Blockirten, mithin als eine Quasi-Niederlage des Blockirenden angesehen. Eine solche Sachlage trat aber im günstigsten Falle erst dann ein, wenn es dem Entweichenden gelang, sich so zu verstärken, daß er seinen Gegner vernichten konnte, ehe dieser Zuzug bekam. Ein solcher Versuch wurde aber — der Aufgabestellung wegen — garnicht gemacht; statt dessen überließ sich das entrinnende Geschwader einer Thätigkeit, die sich für Kampfmittel erster Ordnung garnicht ziemt, denn zum Brandschatzen, Kapern, Sengen und Brennen braucht man weder Panzer noch Monstre-Kanonen; noch viel weniger bedarf es dazu des Ingangsetzens so riesiger Maschinen, weil es sich mit beliebigen Fahrzeugen auf viel billigere Weise machen läßt.

Ein Geschwaderführer, der im Kriege so verfährt, begeht denselben Fehler, den der italienische Admiral beging, als er Lesina angriff ohne Rücksicht auf die noch ungebrochene Kraft des Gegners; er verschwendete seine Kraft auf Nebendinge, schwächte sich für die Hauptsache und ward dafür bestraft. Hier kann man dem entweichenden Admiral indeß keinen Vorwurf machen, weil er buchstäblich der Aufgabestellung gefolgt ist und als Hauptsache betrachten mußte, was Nebensache ist. Einer ähnlichen Aufgabestellung bedienten sich in den Revolutionskriegen Konvent und Directorium, und die Folge war, daß die Flotte allmälig darüber zu Grunde ging. Der Siegeszuversicht soll man Nahrung geben; das geschieht aber nicht durch Sengen und Brennen, sondern durch frische Einsetzung gesunder Kraft gegen ihresgleichen;

und ebensowenig geschieht es dadurch, daß, wie in jenen Kriegen französischerseits oft geschah, den Befehlshabern nur aufgegeben wird, ein Gefecht „nicht zu vermeiden".

Nun könnte man einwenden, daß sich die Darstellung eines Seegefechts nicht verwirklichen lasse; es sei daher nicht thunlich, Bewegungen hinzuleiten auf einen Zusammenstoß, der nicht ausführbar sei; da Bewegungen an und für sich aber nützlich wären, schon der Uebung halber, so müsse man ihnen eben ein anderes Ziel geben als den Zusammenstoß. Das führt naturgemäß zur Frage des Werthes, das solchem Gegeneinanderspiel inne wohnt; und es führt ferner zu dem Schluß, daß man den Werth zwar nicht zu bezweifeln braucht, daß bei den britischen Uebungen im vorigen Jahr ein wirklicher Nutzen aber nur zu haben war auf Kosten einer gesunden Strategie. Daß man Seekriege einleitet, um den Feind durch Umgehungen lediglich in Verlegenheit zu setzen, widerspricht allen englischen Ueberlieferungen. Die Annahme, daß das „sink, burn and destroy" sich nur auf Zerstörung von Privateigenthum bezogen habe, ist nicht zutreffend; es war Form und Wortlaut der Befehle, wie sie im vorigen und im Anfang dieses Jahrhunderts den Admiralen immer gegeben wurden, und wie sie sich noch bis in den Krimkrieg erhalten haben.

Als der französische Admiral Bruix 1799 mit 30 Linienschiffen ins Mittelmeer ging, mußte er sich die Vernichtung seines Gegners, nicht allerhand Demonstrationen und Schaufahrten zur Aufgabe stellen; es ist immerhin die Frage, ob er einem englischen Admiral, der sich bei Abukir eben erst Lorbeeren geholt hatte, moralisch gewachsen war; der Zahl nach war er es jedenfalls; und wenn es auch am allgemeinen Verlauf der Dinge nichts geändert hätte, so ist doch wohl gewiß, daß die Schlachten an der Trebbia und bei Novi unter ganz anderen Voraussetzungen geschlagen worden wären. Nelson dagegen wußte was er zu thun hatte, und worauf es

ankam, als er auf die Nachricht von Bruix' Erscheinen die Truppen, die er in Palermo für Neapel an Bord genommen, sofort wieder ans Land setzte.

Man könnte sich denken, daß die Aufgabestellung, die dem Admiral Bruix zu Theil geworden, ungefähr so lautete wie die, welche die Lords im vorigen Jahr dem Admiral Tryon gaben, und da für Baird eine Kraftprobe außer Frage stand, so blieb ihm nur übrig, die Schaufahrt nach London zu machen.

Man ist, wenn man bis hierher gekommen, mit der Beurtheilung der ganzen vorjährigen Flottenmanöver ziemlich fertig. So gewiß, wie falsche strategische Einleitung im Kriege zu üblen Erfolgen führt, ebenso gewiß wird der Darstellung des Krieges im Frieden durch eine unrichtig gedachte Einleitung ein falscher Stempel aufgedrückt, und derselbe wiederholt sich in allen darauf folgenden Einzelheiten. Thatsächlich befand der Admiral Baird sich nunmehr in einer „Stellung“, die zwar „vortrefflich“ war, die aber den großen und einzigen Fehler hatte, daß Niemand es der Mühe werth erachtete, ihn in derselben anzugreifen.

Wenn der Gegner durchbrach, so durfte er ihn „verfolgen oder nehmen“, so lautete seine Weisung; das half ihm aber nichts, so lange die Aufgabe des Gegners „im Entweichen“ gipfelte.

Dem blockirten Admiral wurde von Seiten der Admiralität die Weisung zu Theil, die zur Lösung seiner Aufgabe nöthigen Bewegungen zehn Tage aufzuschieben. Nun leidet aber die Darstellung des Seekriegs ohnehin schon an dem Fehler, daß die Hauptthätigkeit nur entfernt angedeutet werden kann. Sie hat sich auf Bewegungen zu beschränken, deren Wichtigkeit an Ort und Zeit gebunden ist. Dies war hier um so mehr der Fall, als die Umgehung des Gegners Hauptaufgabe war. Durch den Aufschub hat man nun die Sache der Wirklichkeit, oder der Darstellung der Wirklichkeit

nichts weniger als näher gebracht, denn man täuschte den blockirenden Admiral durch einen Hergang, der sich im Kriege möglicher Weise in ganz entgegengesetztem Sinne vollzieht. Es ist unzweifelhaft die Annahme zuläßig, daß ein Geschwader, dem der Bruch der Blockade als Aufgabe gestellt ist, nicht wartet, bis die letztere vollständig ist und bis der Blockirende alle ihm zu Gebote stehenden Mittel für seine Aufgabe so eingeübt hat, daß ein Blockadebruch immer schwieriger wird. Aus diesem Grunde ist der dem Admiral Tryon aufgenöthigte Aufschub zum mindesten nicht als zweckmäßig zu erachten. Man geht im Gegentheil nicht zu weit, wenn man behauptet, daß er irreführend und sachwidrig war.

Eine eigene Rolle spielte bei jener Darstellung des Krieges das Nachrichtenwesen. Bekanntlich zerfällt dasselbe in zwei von einander ganz verschiedene Gebiete. Davon liegt das eine in der Richtung der eigenen rückwärtigen Verbindungen, das andere in der Richtung des feindlichen Verkehrs. Für das erstere fehlte eine wirkliche Kriegseinrichtung fast gänzlich. Das britische, Irland angreifende Geschwader hatte eine nothdürftige Verbindung mit seinen Fußpunkten auf der heimischen Küste Milford und Lamlash. Als Vermittler dienten einige schnelle Schiffe, und da sie nicht zahlreich genug waren, die für einen ganz anderen Zweck erbauten Torpedoboote. Das Nachrichtenwesen in der Richtung des feindlichen Verkehrs beschränkte sich im Wesentlichen auf die Zwischenträgerei einiger Berichterstatter. Nun ist es wohl außer Frage, daß die Hineinziehung des Privatverkehrs in die Friedensübungen nicht statthaft ist; denn im wirklichen Kriege nimmt es eine Gestalt an, die sich im Frieden nicht nachahmen läßt. Spione werden, wenn man sie fängt, erschossen, und die Gefahr, mit welcher der Kundschaftsdienst verbunden ist, fällt dagegen im Frieden ganz fort. Nur so konnte es geschehen, daß der blockirte Admiral von der Absicht eines Blockadebruchs unterrichtet war, weil man einem seiner Re-

porter gestattete, in Bearhaven mit dem Lande in Verkehr zu treten. So gelangte ein für den blockirenden Admiral bestimmter Postbeutel in die Hände des Gegners; das Fahrzeug war von einem der entwichenen Schiffe ergriffen und unter Parlamentärflagge durch das blockirende Geschwader nach Longh Swilly hineingeschmuggelt worden.

Ob eine Anwendung der Parlamentärflagge bei einer Friedensübung statthaft, mag dahingestellt sein; hier gestaltet sich die Sache zu einer Kriegslist, die im Frieden wohl ausführbar, im Kriege unwahrscheinlich ist, weil in ernsthaften Kriegsläuften Niemand einer Parlamentärflagge so freien, ungehinderten Verkehr gestatten würde.

Man möge nun über diese Seite der Kriegführung denken, wie man wolle, in keinem Falle genügte das Nachrichtenwesen, im Rücken der eigenen Verbindungen, soweit es das blockirende Geschwader anging. Zur Ueberbringung einfacher Nachrichten wurden theils große Kreuzer, wie „Arethusa“, theils Torpedoboote verwendet. Beides ist in mehrfacher Beziehung unzuträglich. Benutzt man große Kreuzer zu Aviso-Zwecken, so vergeudet man Streitkraft für Nebensachen; benutzt man Torpedoboote, so entzieht man diese ihrem eigentlichen Zweck und gewinnt doch nur unzuverlässige Postboten, weil sie zu abhängig sind von Wind und Wetter. Eine gute Vorbereitung zur Ausnutzung von Küstentelegraphen im Kriege gab es in England im vorigen Jahre noch nicht, und dem blockirenden Admiral kamen diese Hülfsmittel gar nicht zu statten. Bei dem blockirten Admiral war dies im höheren Grade der Fall; als Superintendent der „Naval Reserve“ bestand zwischen ihm und allen Küstenstationen eine Beziehung, die ihm das Nachrichtenwesen sehr erleichterte.

Man kann das Urtheil über die vorjährigen Flottenübungen nicht abschließen ohne Hinweis auf einen anderen wichtigen Punkt. Mit vollem Recht bemerkt Kapitän Stenzel in seiner Schrift über „Kriegführung zur See“, es sei ein

Fehler, wenn Admiral Baird unmittelbar nach dem Entweichen der feindlichen Schiffe aus Bantry-bay sein eigenes Geschwader durch Entsendungen schwächte. Aber wie konnte er anders, wenn eine im voraus geregelte Kohlenzufuhr nicht vorhanden war? Daß sie im Kriege vorhanden sei, ist eine Lebensfrage für den ganzen Seekrieg, aber allein schon der Kostenpunkt hindert daran, sie im Frieden zu üben, und die gesammten Verpflegungsformen des Krieges lassen sich auf die Friedensübung nicht anwenden.

Man sieht hieraus, daß für den Seekrieg der Zukunft selbst Kohlenstationen, die nur einige hundert Seemeilen rückwärts liegen, nicht genügen, und daß Geschwader, die sich schlagbereit halten wollen, einen guten Theil der Zufuhr mit sich nehmen müssen. Das Kohlenfassen auf See ist eine schwierige Arbeit, und die Versuche sind bis jetzt nicht sehr erfolgreich gewesen; nichts destoweniger gehört es zu den Dingen, in denen Erfolg früher oder später erreicht werden muß. Die englischen Admirale sind bis jetzt der Meinung, daß man für die zum Kohlenfassen entsendeten Schiffe die entsprechende Zahl Ablösungsschiffe halten müsse, also eine Art Verdoppelung der Flotte zu Zwecken der Kohlenzufuhr; das ist etwa der kostspieligste Ausweg, den es geben kann.

In der mehrfach berührten Schrift „über Kriegführung zur See“ wird bemängelt, daß der blockirende Admiral seine kleinen Fahrzeuge gelegentlich habe Unterkunft suchen lassen in feindlichen Häfen. Das ist aber eine ganz nothwendige Zugabe des künftigen Krieges, war es auch früher, und muß eine wichtige Rolle spielen in der Frage der Zufuhr. Alle solche Punkte durch Befestigungen zu sperren, wird nicht möglich und auch nicht zweckmäßig sein. Die Frage selbst kommt hier um so weniger zur Erörterung, als bei den vorjährigen Uebungen die Bedeutung der Hafen-Befestigung und Sperrung außer Betracht geblieben ist.

Clausewitz erläutert den Begriff der Strategie durch den

Ausdruck „Gebrauch der Gefechte für die Zwecke des Kriegs und der Politik"; das gibt Raum für die weiteste Auffassung. Friedensübungen schließen aber die Gefechte aus, für sie muß also eine etwas engere Auffassung Platz greifen. Versteht man also unter „Taktik" den Gebrauch der Streitmittel für das Gefecht, so darf man hier unter „Strategie" wohl die „Vereinigung der Streitmittel zur rechten Zeit am rechten Ort" verstehen, und eine solche strategische Aufgabe ist bei den vorjährigen Uebungen des britischen Seekriegspiels nicht gegeben und nicht gelöst worden. Möglich, daß die diesjährigen Uebungen weitere Belehrung bringen.

III.

Die Folgerungen, die man aus Friedensübungen zu ziehen hat, sind häufig nur mittelbar zu verwenden. In ihrer Darstellung liegt manches, was dem Seekrieg ähnlich, es liegt aber auch vieles darin, was ihm nur scheinbar ähnlich ist und leicht zu Trugschlüssen Anlaß gibt.

Die deutsche Sprache hat keinen recht passenden Ausdruck für einen Begriff, der bei Erörterungen über Kriegswesen häufig zur Sprache kommt; sie bedient sich dazu eines Fremdwortes; das ist der Begriff der „Imponderabilien". Der erste Napoleon pflegte bei Vergleich der Streitkräfte einen Mann des einen Staates gegen so und so viele des anderen abzuwägen. Was bei dem einen mehr in die Wagschale fiel, waren jene „Imponderabilien", theils fand er sie in rein äußerlichen Dingen, wie Eigenschaften körperlicher Art, zum größeren Theil aber in Dingen mehr seelischer Natur. Vaterlandsliebe, gute Zucht des Gemeinsinnes, Uebung der Verstandeskraft und des Willens zu weitgefaßten, werktüchtigen Zwecken, Abhärtung und Uebung der Kräfte, des Geistes nicht minder wie des Körpers, so wie sie sich in den Sitten und Gebräuchen eines Volkes spiegeln,

sind jene „unwägbaren Stoffe“ auf der einen, Mangel oder das Widerspiel derselben ist es auf der anderen Seite.

Neben den guten „Unwägbarkeiten“ bedürfen auch die nicht guten der Erwähnung; namentlich im Kriegsgebrauch spielen sie eine fast ebenso bedeutende Rolle, es sind die Leidenschaften böser Art, Fanatismus, Habgier und Eigennutz. Ihre Entfesselung und ihr rücksichtsloser Gebrauch wird häufig als wirksames Treibmittel angewendet. Die Wirkung wird, wenn sie rücksichtslos benutzt werden, nur selten verfehlt.

Wenn man dem ersten Napoleon eine gewisse Meisterschaft in der Anwendung beider Arten nachsagt, so kann man zu seiner Entschuldigung anführen, daß, namentlich in früheren Kriegen, ihre Handhabung von Niemand gescheut wurde, nur nicht immer mit gleichem Geschick und gleichem Glück, und wo diese fehlten, da hat sich in der Anwendung der bösen Triebe die Wirkung oft gegen das eigene Lager gekehrt.

Für Großbritannien hat der Seekrieg immer in erster Reihe gestanden; und gerade im Seekrieg ist ihm der Besitz jener guten „Unwägbarkeiten“ ganz besonders nützlich gewesen. Widerstandskraft gegen die Härten des seemännischen Handwerks, die Fähigkeit, solche Härten selbst für die Zwecke des Kriegshandwerks günstig auszunützen, sind eine vorwiegend germanische Tugend; auf ihre Verwerthung hat sich der Angelsachse am besten verstanden, und die Welt kennt den Erfolg. Aber auch die häßlichen „Unwägbarkeiten“ haben bei diesem Erfolg keine geringe Rolle gespielt; ihre Wirkung war in den Kriegsläuften so unzweifelhaft, daß es nahe lag, ihnen auch in den Friedensübungen einen Raum zu gönnen.

In der Vorspiegelung schaudererregender oder drohender Thatsachen liegt schon im Verkehr der Völker untereinander ein Mittel, welches einschüchternd wirkt. Man bedient sich desselben, um die Leidenschaft zu entflammen, wie denn ganz neuerdings die Nachricht erfunden wurde, ein Kriegsschiff

habe das einer anderen Macht an einer entlegenen Stelle der Südsee meuchlings in den Grund gebohrt; bis zur Enthüllung der völligen Unwahrheit mußten Monate vergehen, und die Wirkung auf die gedankenlose Masse ist nicht zu verwischen. Bedient man sich solcher und ähnlicher Mittel im eigenen Lager, so ist die Wirkung anscheinend harmloser Art; die Harmlosigkeit ist aber nur scheinbar, und die üble Wirkung ist in jedem Fall von Dauer.

Einschränkung in den Ausgaben des Heeres und der Flotte ist in England immer volksthümlich, und wenn eine Regierung nur schwachen Halt hat, entschließt sie sich ungern zu einer Erhöhung derselben, sie müßte denn mit unverkennbarer Deutlichkeit von der öffentlichen Meinung dazu angeregt werden.

Nur auf diese Weise läßt sich die Einführung des Kaperkrieges in die Friedensübungen erklären; und wenn der unmittelbare Anlaß seit den jüngsten Geldbewilligungen auch fortfiel, so war man doch der Meinung, dem einmal eingeführten Verfahren nun treu bleiben zu müssen. Aus jedem anderen Gesichtspunkt betrachtet, ist es eine Sache, die sich ernsthaft nicht rechtfertigen läßt.

Es ist dies vorausgeschickt worden, weil es in den mancherlei ernsten Lehren der neuesten Flottenübungen eine Ausnahme macht, und es wird nicht nöthig sein, darauf zurückzukommen. Im allgemeinen genüge der Hinweis, daß das Verhältniß der Gekaperten zu den Kaperschiffen sich im wirklichen Kriege ganz anders gestaltet, als es sich im Frieden darstellt. Der bei weitem größere Theil der Handelsschifffahrt wird im Kriege nicht mehr nöthig haben, sich so leidend zu verhalten wie früher, denn die Segelschiffahrt wird sich bald nach Ausbruch der Feindseligkeiten brachlegen, und die Dampfschiffahrt wird sich ihre Freiheit der Bewegung zu Nutze machen und sich dem Raubzeug nicht so willenlos in die Hände liefern, wie das bei der Segelei der Fall war.

Nächst der Kaperei wird auch die Brandschatzung fernerhin unberührt bleiben, weil die Wirkung, die man scheinbar erreichte, für eine ernsthafte Beurtheilung sich kaum eignet. Es mag wohl richtig sein, daß es, um auf britische Nerven einzuwirken, starker Mittel bedarf; wenn nichts Anderes, so beweisen es die Schauderstücke der englischen Provinzial-Bühnen; ein Provinzler fand es in Deutschland unbegreiflich, wie man „Maria Stuart“ zu den Tragödien rechnen könne, wo die wirklich tragischen Handlungen doch gar nicht vorgeführt würden. Wo ein Zuschauerkreis sich aus einer Mehrheit solcher Anschauungen zusammensetzt, da ist es wohl verführerisch, zur „Einschüchterung“ zu greifen; schon die Erwähnung der großen Brandschatzungssummen verfehlt in den Zeitungen nicht ihre Wirkung, aber es ist nicht zu verwechseln mit Uebung des Kriegshandwerks, es ist nicht einmal „magnifique“, geschweige denn „la guerre“.

In dem Vorhergesagten liegt, soweit es die Vorjahre betrifft, kein Vorwurf für die ausführenden Admirale, denn es lag in der Aufgabestellung und sollte einen Hauptgegenstand der Uebungen enthalten. Nicht so in diesem Jahr. Soweit bekannt, ist die Darstellung und Ausübung des Kaperkrieges nicht buchstäblich zur Aufgabe gemacht worden, die Ausübung hat aber im großen und kleinen Maßstabe von beiden Seiten stattgefunden; von den „Gekaperten“ ist sie — bis auf einen Fall — wohl meistens als guter Scherz angesehen worden, und nur die Brandschatzung der Küstenstädte hat zu Streit Anlaß gegeben; das wird viel Druckerschwärze kosten, vor einem wirklichen Krieg aber nicht geschlichtet werden. Von mitgegebenen Schiedsrichtern ist in diesem Jahr wenig die Rede gewesen, vielleicht, weil man einsah, daß die ihnen zufallende Aufgabe entweder zu groß oder zu klein war. Auch der Blick des unbefangensten Schiedsrichters ist begrenzt durch die Bordwand und den Horizont des Schiffes, auf dem er sich befindet, des Geschwaders, dem das Schiff angehört;

sein Urtheil ist abhängig von Verhältnissen, die ihn beherrschen, und von deren Einwirkung er sich nur schwer befreien kann. Nirgend gedeiht Kameradschaft besser als im Rahmen der Bordwände eines Schiffes; ist schon getheilte Freude ein starker Kitt, so ist es getheiltes Leid in noch höherem Maße, und selbst die besten Schwärmer für Seemanns-Handwerk haben doch eine Neigung, die Unbill der Elemente zu getheiltem Leid zu rechnen. Kein Wunder, wenn daraus hier und da Parteilichkeit entsteht; und wenn es nicht gelingt, die Unparteiischen in einem Ballon über dem Ganzen schweben zu lassen, wird auch die Gefahr der Parteilichkeit nicht zu vermeiden sein.

Es war nothwendig, auch dies voranzuschicken, weil es ganz wie das vorher besprochene „Imponderabile" ein Punkt ist, der die daran geknüpften Erwartungen nicht rechtfertigt, und dem die Wichtigkeit nicht beiwohnt, die man ihm beizulegen geneigt ist.

Die Flottenübungen dieses Jahres sind in ihren Lehren sehr ergebnißreich, und desto nothwendiger war es, alles das voranzuschicken, weil die Erkenntniß der Lehren durch jene Dinge leicht getrübt werden könnte.

Der Versuch einer Mobilmachung der Flotte, die Gestalt des Seekriegs, und die des Küstenkriegs, waren der ausgesprochene Zweck der Uebungen, natürlich nur, soweit es sich mit dem Friedensfuß vereinigen läßt. Schon für das Landheer stößt der Versuch einer Mobilmachung im Frieden auf Schwierigkeiten, die ihren Werth zweifelhaft machen. Die Ergänzung der Truppen, ihre Ausrüstung für den Krieg und ihre Fortbewegung sind nur beschränkt ausführbar, denn das Land wird in Mitleidenschaft gesetzt, und deshalb bedarf es triftiger politischer Ursachen, ihre Hebel in Gang zu setzen. Eine Mobilmachung der Flotte vollzieht sich nur in den Kriegshäfen, die damit verknüpfte Ergänzung liegt in der Hauptsache in vorhandenen Fahrzeugen aller Art, und nur

eine umfassende Personen-Ergänzung ist ausgeschlossen. Alles Uebrige geschieht wie bei einer ausgedehnteren Indienststellung im Frieden, so namentlich das, was man bei einem Heere den Aufmarsch nennt, und was bei diesem außerordentliche und weitgreifende Vorbereitungen erfordert. Aber auch die Personen-Ergänzung unterliegt nicht denselben Schwierigkeiten, denn in der Hauptsache beansprucht man seemännische Bevölkerung; diese bleibt in ihrem Beruf, und es ist leicht, ihrer Inanspruchnahme da eine Grenze zu setzen, wo die Schädigung privater Interessen anfängt.

Anders verhält es sich, wenn man die Bedeutung der Mobilmachung eines Heeres mit der einer Flotte vergleicht. Die schon erwähnten, triftigen politischen Ursachen wirken auf die Thätigkeit einer Flotte in ganz anderer Weise. Schürzt sich im tiefsten Frieden durch ein unvorhergesehenes Ereigniß in Sofia die orientalische Frage, so entsteht fast unbewußt und ohne ausgesprochene Absicht ein reges Leben fast gleichzeitig in Toulon, in Spezzia, in Pola, in Stambul und in Malta. Niemand fragt nach Gründen, und wer fragt, erhält keine Antwort, denn kein Betheiligter vermag zunächst seinen Gründen Ausdruck zu geben. Trifft es sich, daß eine gleiche Unruhe auch in Sebastopol und Nikolajeff entsteht, so ist es fast unausbleiblich, daß der Pulsschlag sich bis auf den englischen Canal erstreckt, und daß Cherbourg, Brest, Plymouth und Portsmouth das Gefühl der Unruhe theilen. Wer den Verkehr zwischen Mittelmeer und Canal beobachtet, entdeckt bald wachsende Regsamkeit, und wer bald darauf nach Malta kommt, findet, daß das britische Mittelmeergeschwader in aller Stille sich fast verdoppelt hat. Und wenn nicht eine Verdoppelung, so ist eine dem nahe kommende Verstärkung in allen britischen Kriegshäfen bemerkbar, denn Großbritannien weiß, daß es auf seine Flotte und nur mit seiner Flotte zu rechnen hat, möge die etwa auftauchende Kriegs-Gruppirung sein, welche sie wolle.

Möge man nun solche und ähnliche „Aufwallungen“ und die damit verbundenen Rüstungen nennen, wie man wolle, so tragen sie die volle Bedeutung der Mobilmachungen in sich. Sie sind es nur insoweit nicht, als man dabei das ausgesprochene Wort vermißt. Während dies das Ende der Kriegsvorbereitung bedeutet, sind sie der erste Schritt des Anfanges; und wie das Pferdeausfuhrverbot der erste Vorläufer einer Mobilmachung zu Lande, so etwa ist das Embargo auf die Privatschiffahrt der erste Nachfolger einer solchen Mobilmachung zur See.

Man muß sich dies vergegenwärtigen, wenn man die Bedeutung der Uebungen vom Standpunkt der Mobilmachung beurtheilt. Man braucht nur die Geschichte unseres Zeitalters zu überschlagen, um eine ganze Reihe solcher Mobilmachungen zu entdecken, denen eine nur ähnliche Heeresausrüstung niemals zur Seite ging, die weder zum Krieg führten noch einen solchen verhinderten, noch eine Betheiligung daran zur Folge hatten. Dabei war es bekanntlich nicht ausgeschlossen, daß ohne Kriegszustand große Schlachten geschlagen wurden, oder daß sie sich auf den Zweck nachdrücklicher Weisungen beschränkten; die Namen von Navarino, Dulcigno und Besika können als Beispiel genügen.

Es war nothwendig, diese Seite der Flottenmobilmachung besonders zu erwähnen, weil es sich auch bei den Uebungen darum handelt, die Darstellung des Krieges in der Hauptsache mit dem Mannschaftsbestand des Friedens herbeizuführen. Das hat manche Unzuträglichkeiten zur Folge, und sie haben sich auch im vorliegenden Fall geltend gemacht.

Die Umstände, auf welche hier hingewiesen wurde, bedurften übrigens auch noch aus einem anderen Grunde der Erwähnung. Bei einer Flotte wie der britischen, die mit festen, entlegenen Standorten zu rechnen hat, ist die Neubildung von Flottentheilen beim Uebergang vom Friedens- zum Kriegsfuß sehr beschränkt. Eine Entsendung von Streit-

kräften nach erfolgtem Kriegsausbruch ist häufigsten Falles eine verspätete Maßregel. Die Entfernungen sind meistens so groß, daß, trotz Dampfes, die Zeit eine Rolle spielt. Beim Heer ist, so beim Freund wie beim Feind, der Aufmarsch an der Landesgrenze eine gegebene Sache, deren Verlauf sich von beiden Seiten beobachten und übersehen, jedenfalls aber berechnen läßt; nicht so für die Streitkräfte zur See. Ihr Aufmarsch muß mit dem Beginn, — nicht des Krieges, sondern der ausgesprochenen Mobilmachung — vollendet sein, oder er kommt zu spät. Für zwei gegenüberstehende Armeen ist das Ueberschreiten der Landesgrenze der Krieg; dagegen kann eine russische Eskadre vor dem Bosporus, eine englische vor den Dardanellen liegen, und es ist doch noch kein Krieg; denn das Wasser ist überall frei, und selbst die Ueberschreitung der für das „Flotsam und Jetsom" vereinbarten Zone wird nicht als feindliche Handlung angesehen; der Stärkere wird sich's erlauben, der Schwächere wird es manchmal dulden, wird es auch für widerrechtlich erklären, aber selten Gehör damit finden. Für die Gestalt des Seekriegs in dieser Hinsicht ist das Verfahren bezeichnend, welches Großbritannien so oft eingeschlagen hat. Die Telegraphen-Kabel waren zur Zeit seiner Seekriege noch nicht bekannt, und in den Weisungen, die man übers Meer schickte, mußte den Verhältnissen oft vorgegriffen werden; daher kam es, daß häufig die Kaperei schon in hohem Schwunge war, ehe ein wirkliches Kriegs-Verhältniß stattfand. Es ist eben eine Eigenthümlichkeit des Seeverkehrs, daß auch ohne ein solches feindliche Handlungen sich schon als einfache Vorläufer des Kriegs anwenden lassen und angewendet werden, weil Freund und Feind schon vom Frieden her gewohnt sind, sich auf ein und demselben „Gelände", hier „Gewässer" zu bewegen, und weil die Berührung mit dem zukünftigen Feind sich schon im Voraus schärfer ausprägt. Daher das „Embargo" oder die Beschlagnahme von Privatbesitz,

welches sich unter der Flagge des Gegners in den Häfen befindet.

Es mußte dies angedeutet werden als Hinweis auf die ganz anderen Voraussetzungen, unter welchen eine Kriegsrüstung zur See sich vollzieht. Was hier eine „Mobilmachung“ erheischt, darf man mit einer solchen am Lande nicht in eine Reihe stellen, weil es zu Rechenfehlern führt im ganzen Verfahren, und dasselbe dem beabsichtigten Zweck deshalb nicht genügen wird.

Die Ziele des Aufmarsches einer Armee sind die Punkte, an welchen man die Landesgrenze überschreiten, oder deren Ueberschreitung verhindern will; die Ziele des Aufmarsches einer Flotte sind die Kriegshäfen oder sonstigen Standorte der feindlichen Seestreitkraft. Da man zur Erreichung solchen Zieles den Fuß nicht auf feindlichen Boden zu setzen braucht, so kann man so zeitig da sein, wie man will. Beschränkt ist man darin nur durch das Kraftmaß, über welches man zu gebieten hat. Wer seinen Seeverkehr decken will, muß stark genug sein, dieses Ziel zu erreichen. Er muß auf dem Schauplatz der Entscheidung auftreten können und muß nicht nöthig haben, sich diesem zu entziehen, oder in „Strategemen“ und allerhand gewandten Scheinbewegungen seine Stärke zu suchen.

Weil dem nun so ist, wird sich von allem, was für eine Armee den Uebergang vom Friedens- zum Kriegsfuß bedeutet und mit der Mobilmachung ins Leben tritt, für eine Flotte ein Theil schon mehr oder weniger lange vorher vollzogen haben.

Für England hat das Wort „Mobilmachung“ nicht die gleiche Bedeutung wie für Staaten mit Wehrpflicht. Vor der Thatsache der Mobilmachung treten bei letzteren alle anderen Rücksichten in den Hintergrund. Der Staat gewinnt freie Verfügung über die gesammte wehrhafte Bevölkerung, zu Lande wie zu Wasser, und weil diese freie Verfügung in das gesammte Verkehrsleben mächtig eingreift, muß der Akt auf eine Zeit verschoben werden, wo über die vorhandene

Kriegsgefahr kein Zweifel mehr ist. Das kann unbehindert geschehen, weil die Friedensvorbereitung in Verbindung mit der Wehrpflicht für jeden zu besetzenden Posten Vorsorge trifft und die Zahl des Ersatzes gesichert ist. An Mannschaft hat England seinen Friedensbestand, der im Wesentlichen aus sogenannten „Continuous servicemen“ besteht, die jung eintreten und nach 12, resp. 20jähriger Dienstzeit mit einer Pension entlassen werden, die „Coastguard“ und „Pensioner-Reserve“ bilden, und als solche zur Einberufung im Kriegsfall verfügbar sind. Da dies lauter Veteranen sind, so ist ihre Zahl nicht sehr groß; rechnet man den Friedensstand der Flotte auf nicht ganz 50000 Köpfe, so beziffert sich die „Coastguard“ auf höchstens 5000 und die „Pensioner-Reserve“ auf nicht mehr als 2210. Schon aus diesen ringen Zahlen ergibt sich, daß sie als Ergänzung nicht sehr ins Gewicht fallen, auch wenn eine Anzahl von etwa 2000 sogenannten „Royal Naval Volunteers“ hinzutritt; aber sie bieten den Vortheil, schon vor dem Ausbruch eines Krieges verfügbar zu sein. Der Zahl nach von weit größerer Bedeutung sind dagegen die sogenannten „Royal Naval Reserve“-Leute. Sie beziffern sich auf nahezu 20000, sind aber nur sehr beschränkt verfügbar, denn sie stecken in der Privat-Schiffahrt und sind über die ganze Welt zerstreut. Für die Zeit, wo sie sich bereit halten, einer Einberufung zum Kriege Folge zu leisten, erhalten sie ein nicht zu hoch bemessenes laufendes Jahrgehalt; dafür haben sie auch die Verpflichtung, gelegentlich ihrer Anwesenheit in der Heimath auf einem der Exerzier-Schiffe einen Monat lang Dienst zu thun. Da im Uebrigen das Jahrgeld eine willkommene Zulage ist zu ihrem Privatverdienst, so werden sie, wie ein höherer Seeoffizier sich ausdrückte, dafür prämiirt, daß sie im Frieden jedenfalls nicht eintreten, weil Privatverdienst und jene Zulage von der Höhe des Einkommens im aktiven Flottendienst nicht erreicht würden. Und da die kurzen und seltenen

Uebungsperioden, für die jene Leute verfügbar, nur eine mangelhafte Vorbildung sind, so findet die Einrichtung nicht allgemeinen Anklang.

Von der Friedenskopfzahl, die sich, wie erwähnt, auf rund 50 000 beziffert, befinden sich etwa $^3/_5$ auf seegehenden, $^2/_5$ auf Hafenschiffen, und die letzteren kommen für eine besondere Friedensrüstung hauptsächlich in Frage.

Was den Schiffsbestand anbetrifft, so sind im Frieden gegenwärtig immer in Dienst gestellt etwa hundert Schiffe, groß und klein. Davon sind etwa 16 schwere Schlachtschiffe, etwa 50 größere und 40 kleinere Kreuzer. Unmittelbar fertig zur Indienststellung ist etwa die halbe Zahl der im Dienst befindlichen, also 8 Schlachtschiffe und ebensoviel Fahrzeuge kleinerer Art. An nicht sogleich fertigen Schiffen sind noch etwa 16 Schlachtschiffe, 40 Kreuzer, größere und kleinere, und einige ganz kleine Fahrzeuge vorhanden. Für eine plötzliche Mobilmachung kommt diese Gruppe natürlich nicht in Betracht, wohl aber die sogenannten „Coast-defence"-Schiffe, das sind 10 Panzerschiffe theils in heimischen, theils in transoceanischen Häfen, und etwa 40 Kanonenboote, letztere meist veralteter Art. Von den 10 Panzerschiffen befinden sich 6 in den heimischen, 4 in auswärtigen Häfen. Und da die Flottenübungen sich in den heimischen Gewässern vollziehen, so kommen die 6 ersteren mit in Rechnung.

In erster Reihe für die Uebungen stehen natürlich die in den britischen Gewässern und schon dauernd in Dienst befindlichen Schiffe des sogenannten Canalgeschwaders, das Reservegeschwader und die soeben genannten „Coast-defence"-Schiffe; die letzteren eingerechnet, sind das 18 zum größten Theil vollbemannte Panzerschiffe*).

*) „Invincible" und „Iron Duke" gehören strenge genommen nicht zur Gruppe der schweren Panzerschiffe, sind aber hier mit eingerechnet, sodann 9 Kreuzer und einige kleinere Fahrzeuge, zusammen 29 bereits fertig in Dienst gestellte Schiffe.

An den Uebungen Theil genommen haben 73 Schiffe, es waren also ad hoc noch 44 Schiffe in Dienst zu stellen, mit Mannschaft zu versehen und auszurüsten; davon fielen auf Chatham und Sheerneß 14, auf Portsmouth 16 und auf Plymouth 14; um diese Schiffe und um die genannten Werften handelt es sich, wenn man den Mobilmachungsakt als solchen ins Auge faßt.

Berücksichtigt man, daß, wie eben erwähnt, dauernd in Dienst befindlich sind etwas über 100 Schiffe, so hat man es hier mit einer augenblicklichen Vermehrung um beinahe 50% zu thun.

Selbst für Staaten mit allgemeiner Wehrpflicht würde eine solche Vermehrung im Punkte des Personals auf große Schwierigkeit stoßen, weil die Reserven im Frieden nicht verfügbar sind. In England, welches keine Wehrpflicht hat, ist die Schwierigkeit dieselbe, weil ein Theil seiner Reserven zwar verfügbar ist, an Zahl aber nicht ausreicht. Am meisten kommt dies zur Geltung im Maschinenpersonal.

Es ist sicher ein großer Erfolg des vor mehreren Jahren geschaffenen „Intelligence department“ der Admiralität, daß die 44 Schiffe in einem Zeitraum von vier Tagen in Dienst gestellt, bemannt und gerüstet werden konnten. Wollte man annehmen, es wäre geschehen in einer Weise, wie es für den wirklichen Krieg wünschenswerth ist, so würde man irren. Auch die Plötzlichkeit des Befehls zur Rüstung für die Arsenale ist nicht als baare Münze zu nehmen: Daß „Costguard“ und „Pensioner Reserve“ einen großen Theil der Besatzungen lieferte, ist schon erwähnt; hinzuzufügen ist nur, daß zur Ergänzung desselben im Uebrigen die verschiedenen Schulschiffe des Schiffsjungen-Artillerie- und Maschinenfaches, die sogenannten „Steam-Reserve-Schiffe (das sind Kasernenschiffe für Heizer) und schließlich mit einem nicht zu unterschätzenden Antheil, das Marine-Infanterie-Corps beizutragen hatten. Auch die Besatzungen einiger gerade von fremden Stationen zurückkehrenden Schiffe wurden verwendet.

Das Maschinenpersonal war auf den neu in Dienst gestellten Schiffen nur zu 75 % vertreten, ein Mangel, der sich bei den anstrengenden Uebungen sehr geltend gemacht hat. Eine ähnliche Lücke wie das Maschinenpersonal zeigt der Bestand an Seeoffizieren. Nach einer amtlichen Angabe würden für eine Kriegsrüstung allein in der Klasse der Lieutenants 200 fehlen. Es erwächst daraus der Uebelstand, der auch bei diesen Uebungen zur Geltung gekommen ist, daß der Offizier-Dienst vielfach von Deckoffizieren wahrgenommen wird. Das geht im Frieden, würde aber im Kriege schwere Bedenken haben und der Disciplin nicht förderlich sein.

Daß die vier Tage, die man zur Rüstung gab, gut benutzt wurden, ist unzweifelhaft; es mag indeß hier und da vorgearbeitet worden sein. Daß die Schiffe nach einer viertägigen Rüstung kriegsfertig und schlagbereit sein konnten, wäre zu viel behauptet. Die Zeiten, wo ein Lord Keppel Portsmouth mit ungeübten Besatzungen verließ und sich damit tröstete, daß er ja den Feind doch erst auf der Höhe von Plymouth zu gewärtigen habe, sind vorüber, und namentlich sind die Schiffe mit ihren Maschinen und ihrer Artillerie andere geworden; eine wirkliche Vorbereitung zum Kriege fordert mehr als das, was in dem hier besprochenen Mobilmachungsfall geboten wurde.

Was dagegen den Antheil betrifft, den die Werften und ihr Personal an der Rüstung hatten, so stach er sehr vortheilhaft ab gegen die Vorjahre; in diesem Punkte hat also ein Fortschritt stattgefunden. Während es früher vorkam, daß für Schiffe mit Vorderladern nur Hinterlader-Munition verabfolgt wurde, daß Torpedos gegeben wurden, die nicht in die Schußröhren paßten, daß man Schiffen mit 300 Mann Besatzung Proviant mitgab für 600, sind solche Klagen in diesem Jahre wenigstens nicht laut geworden. Inventar und Material war auf den Werften schiffsweise für den Transport eingetheilt und verpackt; es ist aber sehr viel Grund zu

der Annahme, daß dies zu irgend einem anderen unvermutheten Termin nicht ganz so gewesen wäre. Auch an Transportkräften und Mitteln hat es auf den Werften nicht gefehlt. Man hatte für die zur Rüstung bestimmten vier Tage eine planmäßige Arbeitsvertheilung angeordnet, dieselbe genau befolgt und gefunden, daß im Entwurf derselben in der That nichts vergessen worden war; ein vortreffliches Zeugniß für die Umsicht, die im „Intelligence department“ gewaltet hat.

Somit war die ganze Rüstung in ihrem Umfang sowohl wie in der Ausführung eine große und vortreffliche Leistung, aber sie war nicht die Darstellung eines zu jeder Zeit, an jedem Ort und für die Umstände des wirklichen Kriegsfalles ausführbaren Planes, sie war mithin nicht das, was man unter dem Begriff einer Mobilmachung versteht.

Anders verhält es sich mit der darauf folgenden Darstellung des Seekrieges. Ganz wie bei der Mobilmachung legt auch hier das Unwirkliche an der Sache der Darstellung erhebliche Schranken auf. War in jenem Fall die Darstellung unzutreffend, so wäre doch die Annahme unberechtigt, daß ein Mobilmachungs-Plan für den wirklichen Krieg ganz fehlt. Es ist hier nicht der Ort, darauf einzugehen, und es genüge, zu sagen, daß er nicht allein vorhanden, sondern auch in einer Weise entworfen ist, die der Umsicht und dem praktischen Blick unserer englischen Vettern alle Ehre macht.

Wenn nun auch das Unwirkliche den Uebungen in mancher Beziehung ein falsches Gesicht gibt, so sind doch die Lehren unverkennbar, die man daraus zu ziehen hat. Die Einwirkung des Dampfes auf Strategie und Taktik, des elektrischen Telegraphen auf das Nachrichtenwesen sind in sehr bezeichnender Weise zum Ausdruck gekommen.

Ein Lichtpunkt, der bei den diesjährigen Uebungen vortheilhaft zum Ausdruck kommt, ist die Leitung. Die Admiralität hat sich diesmal mit in den Krieg hineinversetzt, was

früher nicht geschehen ist. So hatte man im Jahr 1887 ein Kriegstheater im Irischen und ein gleiches im Englischen Canal geschaffen, die beide von einander unabhängig waren, sodaß auch ein einheitliches Nachrichtenwesen an der Küste für keins von beiden vorhanden war. 1888 wurde der Fehler ganz getrennter Kriegstheater vermieden, die Kriegführung blieb aber auf die See beschränkt, und die Admiralität bewahrte sich eine gewissermaßen unparteiische Stellung; damit setzte sie sich in ein falsches Verhältniß; denn bei einem Kriege an der heimischen Küste ist die Mitwirkung einer einheitlichen Leitung gar nicht zu entbehren. Auch dieser Fehler ist bei den letzten Uebungen ganz vermieden worden, und man wird sehen, wie vortrefflich das auf die Strategie eingewirkt hat.

Die englischen Häfen dienten als Standort einer mit A, die irischen einer mit B bezeichneten Flotte, die erstere unter dem Admiral Tryon, die letztere unter Baird. Die Schlachtflotte von A bestand aus 9, die von B aus 12 Panzerschiffen; dafür hatte A noch fünf auf die englischen Häfen vertheilte, aus kleineren, zum Theil gepanzerten Schiffen bestehende Geschwader unter den Bezeichnungen C D E F und G. Sie sollten als zweite Linie der Vertheidigung dienen und ohne Beschränkung ihrer freien Bewegung, doch an ihre Hafenbezirke gebunden sein. An Kreuzern für die Kaperei und den Nachrichten-Dienst auf dem Wasser standen der englischen A-Flotte 10, der irischen B-Flotte 15 Schiffe und Fahrzeuge zur Verfügung.

Die Hauptkraft liegt im Seekrieg in den Schlachtflotten, die an eine örtliche Vertheidigung nicht gebunden und der freien Bewegung fähig sind. Sie befinden sich in demselben Verhältniß und haben dieselbe Bestimmung wie am Lande die Feldarmee. Ihre Hauptaufgabe besteht darin, sich aufzusuchen und zu schlagen und damit eine Hauptentscheidung herbeizuführen, welcher die Nebenentscheidungen dann folgen.

Jenes Aufsuchen erheischt am Lande, der Marsch- und Verpflegungsschwierigkeiten, der Rücksichten des Geländes und der verschiedenen Bewegungsart halber, viel Kunst, und dieser Kunst entspricht die Aufgabestellung und Beurtheilung der Herbstübungen einer Armee. Da die Kriegsaufgabe einer Flotte dieselbe ist, so müßte auch die Aufgabe der Uebungen dieselbe sein. Das kann sie aber nicht, weil jene „Kunst", der Einfachheit des Marsches, des Geländes und des Betriebes halber, wegfällt. Ja, man kann nicht einmal sagen, daß sie nur wegfällt, sondern die große Einfachheit, die den Bewegungen eigen ist, führt bei der Nachahmung in Friedenszeit zu Aufgaben, die manches herbeiführen, was man im wirklichen Kriege vermeiden würde. Daher ist es gekommen, daß die Aufgabestellung es zwar den Admiralen überließ, sich, je nach Umständen, in die Angriffs- oder Abwehrstellung zu versetzen, daß aber jeder Angriff dem einfachen Zusammenstoß aus dem Wege ging und sich ein Ziel setzte, dessen Gewinn im günstigsten Fall nur mittelbar auf die Entscheidung wirkt. In derselben Richtung wirkten neben der Aufgabestellung auch die Manöverregeln. Dieselben sind der Art, daß eine Beurtheilung der Taktik zwischen Schiff und Schiff ausgeschlossen ist, und daß „Taktik" überhaupt nur noch in Betracht kommt zwischen Schiff und Torpedoboot; denn taktisch müssen die Schiffe sich auf große Entfernungen von einander halten, und wirkliche Zusammenstöße finden nur mit den besonders hergerichteten Torpedos statt.

Letztere sind, obgleich ebenso zahlreich vorhanden wie im Vorjahr, diesmal sehr wenig zur Geltung gekommen, und ist deshalb auch nicht weiter davon die Rede. Daß die Torpedoboote vielfach wieder als Kundschafter und Briefträger benützt worden sind, ist ein Mißbrauch, der — wie es scheint — so leicht nicht abzuschaffen ist.

Weil nun die Darstellung einer taktischen Ueberwältigung, die im Kriege zur Entscheidung führt, nicht ausführbar ist,

so nimmt die Aufgabestellung eine andere Richtung, und was im Kriege erst der Hauptentscheidung folgen darf, mithin Nebensache ist, der Landangriff, wird zur Hauptsache. Dadurch entsteht der Fehler, daß solche Land- oder vielmehr Hafenangriffe geplant werden, obgleich die feindliche Hauptkraft noch ungebrochen ist. Um zum Ziele zu gelangen, muß man alle Mittel anwenden, dieser Hauptkraft auszuweichen, und wo im wirklichen Kriege alle Anordnungen sich darauf richten, sie aufzusuchen und ihre Macht zu brechen, da zielt nun alles darauf hin, Strategeme und geschickte Umwege zu finden, mittelst deren es gelingt, den „Manöver-Regeln" zu genügen.

Nach letzteren ist achtstündiger, unbehelligter Besitz eines Hafens einem Sieg gleich zu achten. Um einen solchen Sieg vor der Themse zu verhindern, ging der englische Admiral, nachdem die irische Flotte seiner Blockade entschlüpft war, mit aller Macht dahin, und mittlerweile wurden hinter seinem Rücken die westlichen Häfen gebrandschatzt. Das war im vorigen Jahr. In diesem Jahr war der irische Admiral nicht blockirt, er hatte freie Bewegung und plante in Folge dessen einen Angriff auf die Themse. Da, wenn man einem Gegner ausweichen will, Schnelligkeit zur Hauptsache wird, so behielt er den langsameren Theil seiner Flotte zurück, entsandte nur den schnelleren Theil und ließ auch diesen, um unbemerkt zu bleiben, auf getrennten Wegen gehen. Mochte es nun Zufall oder besonderes Geschick des Gegners sein, jedenfalls stießen die getrennt gehenden Theile auf überlegene Feindesmacht, und drei Schiffe mußten, dem Gebot der Manöverregeln folgend, die Flagge streichen; das war fast die Hälfte des ganzen Angriffs-Geschwaders, das „Strategem" war enthüllt, und der Plan mußte aufgegeben werden. Eine zweite Folge war, daß die irische Flotte, anfangs etwa 25% schwächer als die englische, sich nun durch diesen Verlust um nahezu 43% schwächer fand und sich des Gedankens größerer Pläne deshalb ganz entschlagen mußte.

Der dem Plan anhaftende Fehler wurde bereits gekennzeichnet, die mißglückte Ausführung des Planes, so wie er war, gibt aber die Lehre, daß man vor der ungebrochenen Kraft des Feindes sich nicht zersplittern, daß man sie nicht unbeachtet lassen soll, und daß einer solchen ungebrochenen Kraft gegenüber Schleichwege ein verwerfliches Hülfsmittel sind.

So war die Wegnahme der Schiffe „Hero", „Camperdown" und „Immortalité" das erste große Hauptereigniß dieses Scheinkrieges und namentlich deshalb von Interesse, weil es dem englischen Admiral Tryon Gelegenheit gab zu einer Bewegung, die eine Vereinigung der feindlichen Geschwadertheile verhinderte, und seinem Unterbefehlshaber Tracey einen Sieg verschaffte.

Weil nun nach einer solchen Schwächung größere Pläne für den irischen Admiral ausgeschlossen waren, erübrigten nur Hafenangriffe in kleinerem Maßstabe. Der Unterbefehlshaber des irischen Admiral Baird, der Admiral d'Arcy-Irvine, zog mit den beiden Panzerschiffen „Anson" und „Collingwood", denen sich später „Inflexible" anschloß, um den Norden Schottlands an die Ostküste, wo er in Edinburgh, Aberdeen und Peterhead Brandschatzungen ausführte, ein Verfahren, dessen Werth als Uebung sehr fraglicher Natur ist. Dagegen führte gerade dieser Zug zu einem Ergebniß, dessen Werth und Lehre gar nicht überschätzt werden kann.

Wenn der Verfasser des Aufsatzes in der „Revue des deux mondes" über den Seekrieg der Neuzeit mit dem Ausspruch schließt: „Il y a donc une stratégie navale", so hätte er zur Bestätigung desselben ein besseres Beispiel nicht finden können als das Schicksal des Admiral d'Arcy-Irvine. Der bekannten Achtstundenregel folgend, hielt er sich vor den heimgesuchten Häfen Peterhead und Aberdeen nicht länger auf, als die Regel ihm zur Vorschrift machte; seine Hauptabsicht war augenscheinlich auf die Themse gerichtet, und er

durfte keine Zeit verlieren, dort einzutreffen. Auf seine Brandbriefe an die städtischen Behörden hat er nicht einmal in jedem Fall die Antwort abgewartet. An einem Sonnabend, den 20. August, befand er sich mit „Anson“ und „Collingwood“ vor Leith; sein Oberbefehlshaber Baird war in Queenstown, und der Oberbefehlshaber des Feindes, resp. der englischen Flotte kreuzte an der Westküste auf der Höhe von Cap Lizard; derselbe lief indeß am gleichen Tag Falmouth an und erfuhr dort die Ankunft des feindlichen Unterbefehlshabers vor Leith. Damit sieht er die Themse bedroht und schickt seinen Unteradmiral Tracey mit vier Schiffen sogleich nach den Downs an den Eingang der Themse, wo derselbe am Sonntag Nachmittags um 2 Uhr ankommt. In der Meinung, daß sein Gegner d'Arcy-Irvine nur zwei Schlachtschiffe, „Anson“ und „Collingwood“, bei sich hat, während er selbst über zwei Schlachtschiffe, „Rodney“ und „Howe“, und zwei schwere Kreuzer, „Undaunted“ und „Narcissus“, verfügt, geht er ihm entgegen und trifft Montag früh bei Spurnhead ein. Dort erhält er die Nachricht, daß Irvines Geschwader gestern durch „Inflexible“ verstärkt ist; das gibt letzterem eine Ueberlegenheit und veranlaßt Tracey, sich nunmehr wieder auf Aldborough, südlich Yarmouth, zurückzuziehen, um die Verstärkung herankommen zu lassen, die er unterwegs weiß. Dieselbe ließ ihn auch nicht lange warten, denn „Ajax“, „Invincible“ und „Shannon“ befinden sich schon am Dienstag um 6 Uhr Abends vor Deal, und „Ajax“ traf schon um $^1/_2$ 10 Uhr denselben Abend bei Tracey ein. Er setzt sich, auf diese Weise verstärkt, sogleich in Bewegung und trifft Mittwoch früh um 11 Uhr bei Scarborough ein. Dort befindet er sich zwar im starken Nebel, aber er weiß, daß er den Feind dicht vor sich hat, denn die Beobachtungsstationen am Lande halten ihn von dessen Bewegungen fortgesetzt unterrichtet. Wissend, daß er jede Stunde mit dem Feinde zusammentreffen kann, sind alle Kessel seiner Schiffe für die Anwendung hohen

Dampfdruckes geheizt, da will es der Zufall, daß der Nebel sich hebt, und — unvorbereitet, d. h. mit nicht genug Dampf zum Entweichen, hat der schwächere Feind sich ihm zu ergeben. Damit ist die Flotte des irischen Admirals im Vergleich mit seinem Gegner, nunmehr um die Hälfte geschwächt.

Man muß, um ein Urtheil zu gewinnen, auf den allgemeinen Sachverhalt zurückgehen. Mit 12 Schlachtschiffen gegen 9 seines Gegnes tritt der irische Admiral in den Krieg. In der Themse-Mündung erblickt er die Hauptschwäche seines Gegners und erachtet sie deshalb als das Hauptziel seines Angriffs. Die Schiffe, in denen er den Kern seiner Streitkraft sieht, glaubt er auf Schleichwegen, und ihrer Schnelligkeit vertrauend, dorthin bringen zu sollen. Das gelingt nicht, er verliert 2 Schlachtschiffe, und seine Streitkraft verringert sich auf 10; er ist nun also nur noch um 1 Schiff (Schlachtschiff) stärker; nun schickt er den Rest jenes Kernes abermals aus, diesmal um den Norden Schottlands, um das vorher erwähnte Ziel auf diesem Wege zu erreichen, zugleich auch eine Razzia damit zu verbinden. Letztere gelingt, das Ziel wird aber nicht erreicht, denn der vertheidigende Admiral liegt an der Südwestküste auf Wacht, wird unterrichtet von dem, was an der Ostküste vorgeht, und schickt überlegene Hülfe, die zeitig genug mit dem irischen Angriffsgeschwader zusammentrifft und dasselbe vermöge größerer Zahl überwältigt, das feindliche Admiralschiff selbst aber zum Rückzug zwingt. Da „Collingwood“ und „Inflexible“ genommen worden, ist die Schlachtflotte des irischen Admirals nunmehr von zehn auf acht vermindert, die anfängliche Ueberlegenheit also in eine Minderheit umgewandelt.

Wie in so vielen Dingen, ist man versucht, auch hier nach dem Erfolg zu urtheilen, dem irischen Admiral das geringere, dem britischen das größere Geschick zuzuschreiben. Das wäre indeß nichts weniger als gerecht. Zunächst ist zu berücksichtigen, daß alles, was geschah, nur zu rechtfertigen ist durch

die Friedensnatur der Uebungen. Im wirklichen Kriege wäre nur wenig von dem zu rechtfertigen gewesen, was beiderseits geschah. Gerecht wäre jenes Urtheil nur, wenn man annehmen müßte, daß Admiral Baird bei seiner Ueberlegenheit von 12 : 9 im wirklichen Kriege nicht die Ueberwältigung der Hauptkraft seines Gegners, sondern die Brandschatzung der Themse für das Hauptziel seines Angriffes gehalten hätte. Eine solche Annahme ist aber ausgeschlossen. Dagegen liegt auf der Hand, daß ein unvermitteltes, unbeirrtes Losgehen auf das Hauptziel, von beiden Seiten mit festem Willen verfolgt, sogleich zur Beendigung des Krieges geführt hätte, und nicht „interessant“ gewesen wäre.

Es sind Stimmen laut geworden, die mit gehobenem Ausdruck betonten, wie sehr nach dem Erfolg jener Uebungen der Werth überlegener Schnelligkeit zur Geltung komme. Niemand kann vom Werth derselben überzeugter sein, wie der Verfasser dieses Aufsatzes; demungeachtet ist er der Meinung, daß in dem Verlauf der Uebungen kein Beweis liegt. Oder aber: es ist den Uebungen ein solcher Beweis nur darum zu entnehmen, weil es sich hier um zwei Gegner handelte, von denen der eine niemals angreifen, der andere sich einem Angriff niemals aussetzen wollte; das kann vorkommen, ist aber kein Krieg.

Den berühmtesten englischen Admiral konnte man nicht ungeschickt nennen, weil es ihm zweimal mißlang, der bonapartischen Transportflotte zu begegnen; und dem französischen Admiral, der vom ersten Konsul beauftragt war, der ägyptischen Armee eine Division zur Hülfe zu bringen, dem Admiral Gantheaume, wurde es nicht als besonderes Geschick angerechnet, die ganze Kette von englischen Geschwadern vom Canal bis Malta dreimal mit Glück zu vermeiden, um schließlich seine Division in Toulon ans Land zu setzen. Die Division war gerettet, aber die ägyptische Armee mußte kapituliren.

Die Frage der Schnelligkeit verdient nicht die zweifelhafte Beurtheilung, der sie jetzt vielfach ausgesetzt ist. Was die geschickte Handhabung des Segeltuches für britische Seeherrschaft gethan hat, das wird der durch Dampf und Maschinenkraft erreichten Schnelligkeit auch gelingen. Nur darf man dem Gedanken nicht Raum geben, daß Schnelligkeit bloß zum Fangen und Entweichen da sei. Es ist schon der absteigende Ast des Krieges, wenn der eine nur auf das Fangen, der andere nur auf das Entweichen sinnt; die wahre Kriegshandlung gipfelt im gegenseitigen Aufsuchen, um sich zu schlagen und auf diesem Wege eine Entscheidung zu suchen. Schnelligkeit ist nicht bloß ein Mittel der Strategie, sie ist es auch für die Taktik, und sie ist, — wenn nichts Anderes — das einzige Mittel, welches einen Zweikampf bei sonst gleichem gegenseitigen Geschick, die Anwendung des Spornes, möglich macht. Sie ist allein bestimmend für die Wahl des Gefechtsplatzes und der Gefechtsordnung; Schnelligkeit ist Kraft, und Kraft ist Größe; Größe aber bedingt die Tragfähigkeit und mit dieser das Artilleriegewicht und alles, was damit verbunden ist. Und nicht am wenigsten kommt dabei in Betracht die Wirthschaftlichkeit, denn der theuerste Posten im Bau ist der Umfang der Maschinerie, das Verhältniß ihres Umfanges aber zur Gesammtgröße sinkt, wo diese wächst, auch bei steigender Schnelligkeit.

Taktische Schlüsse aus den Uebungen zu ziehen, ist nicht wohl angebracht, weil der Anlaß dazu durch die Manöverregeln ausgeschlossen war. Torpedoangriffe, die einzigen, die im Gebiete der Taktik zuläßig waren, sind nicht in erheblicherem Umfang vorgekommen, weil feindliche Begegnungen zwischen Schiffen und Geschwadern nur auf hoher See stattfanden. Wo Häfen angegriffen wurden, sind Torpedoboote zur Vertheidigung nicht vorhanden gewesen.

So liegt denn das Hauptergebniß auf dem Gebiete der Strategie. Da findet man, um es kurz zusammenzufassen,

daß die Hauptziele des Seekrieges keinen anderen Gesichtspunkten unterworfen sind, wie die des Krieges überhaupt, daß der Verlauf des Seekrieges in Rüstung, Einleitung und Durchführung sich wesentlich anders gestaltet haben, weil die Bewegungskräfte sowohl, wie Angriffs- und Schutzmittel, andere geworden sind, und daß es ein niemals straflos bleibender Fehler ist, die ungebrochene Kraft des Gegners zur Erreichung nebensächlicher Zwecke einfach umgehen zu wollen. Darin liegt die hauptsächliche Moral der diesjährigen englischen Flottenübungen.

IV.

Es ist in vorstehendem mehrfach hervorgehoben worden, daß die Uebungen, so wie sie sind und waren, ein viel deutlicheres Gepräge des Friedens als des Krieges haben. Sie sind nicht in jeder Richtung dazu angethan, eine Darstellung des letzteren zu geben; unrecht aber wäre es, ihre großen Vortheile zu unterschätzen. In einem Lande, wo die ungebundenste öffentliche Erörterung dem amtlich verschwiegenen Alleinhandel nur wenig Spielraum läßt, bieten sie eine gesunde Unterlage. Es werden so manche Mängel ans Licht und auf den Markt gebracht, die nicht gerade dazu angethan sind, das Selbstgefühl zu erhöhen, denn diese sind willkommene Nahrung für die gegnerische Presse des In- und Auslandes und gewinnen dadurch, namentlich für entfernte Beobachter, ein aufgebauschtes Ansehen. Was bei den Uebungen als starke Seite zu Tage tritt, bleibt fast unbemerkt, weil nur der wirkliche Krieg ihm das rechte Licht gibt, und weil man, um ganz gerecht zu sein, sagen muß, daß schäumendes Eigenlob nicht immer zu den britischen Gepflogenheiten zählt.

Unverkennbar sind die Uebungen ein Maßstab der Macht und eine Handhabe, die letztere zu beurtheilen. Das ist nicht

unwichtig zu einer Zeit, wo alle Gewalten der Erde, insbesondere Europas, den Beruf fühlen, ihre Muskeln zu prüfen, und wo jeder wünscht, daß die Wagschale des Gleichgewichts zu seinen Gunsten neigt. Der militärische Werth eines englischen Bundes ist heute der Gegenstand so mancher Erörterung. Die Meinungen der Diplomaten und Soldaten gehen darin nicht in einem Geleise. Der Staatsmann sieht und fühlt die Wirkung der verborgenen, unsichtbaren Macht, die, zuweilen im Widerspruch mit äußerem Anschein, in Großbritanniens Einfluß sich geltend macht, und, statt zu sinken, zu wachsen scheint; der Soldat mißt jenen militärischen Werth nach dem Maßstab der Form und Anstrengung und des äußeren Kraftaufwandes, den er von sich und seinem eigenen Lande gewohnt ist. Er vermißt die Wehrpflicht, den Drill, die Zahl der Massen und sieht kopfschüttelnd drein, wenn England zu einem seiner kleinen Kriege das ganze Gefüge seiner Wehrhaftigkeit zusammenschüttelt und mühsam ein Armee-Corps zur Stelle schafft. Mit der Seestreitkraft ist es wesentlich anders; ein Schiff läßt sich nicht simuliren, wie so manches Bataillon, dessen Reihen jahraus jahrein unausgefüllt bleiben. In dem Betrieb des Schiffes macht fast jede Lücke sich sogleich bemerkbar, und jede Lücke in der Ausrüstung des Schiffes verpflanzt sich unfehlbar auf den Betrieb einer Division, eines Geschwaders und schließlich einer Flotte.

Der Durchschnitts-Engländer glaubt nicht an einen Aufbau kriegerischer Macht in unserem Sinne; die krampfhaften Anstrengungen, die das britische Kriegsamt in dieser Richtung macht, verfallen jedesmal einer rückläufigen Bewegung, und nur erst die zweite Hälfte dieses Jahrzehnts läßt einen etwas nachhaltigen Aufschwung erblicken. „Man erkannte“, um mit einer an die „Times“ gerichteten Zuschrift zu reden, „die Thatsache, daß eine Einrichtung für den Krieg gar nicht vorhanden sei, daß die Kavallerie-Regimenter, Infanterie-Bataillone, Batterien und sonstigen taktischen Körper ganz ohne

Ordnung, eines nach dem anderen, je nach Eingebung des Augenblicks, entstanden seien, daß jeder beliebige Krieg nur ebenso beliebige Zusätze schuf, die mit Friedensschluß — je nach Laune der öffentlichen Meinung — beibehalten oder auch aufgelöst wurden. Von einer einheitlichen Gliederung des Ganzen war nie die Rede, und was den Truppentheilen abging, das vermißte man in noch viel höherem Grade beim Zeug, vom Fuhrwesen gar nicht zu sprechen. Schießbedarf, Wagen und Geschirr, sonstige Vorräthe aller Art wurden ganz gelegentlich aufgespeichert, ohne Rücksicht auf Feldgebrauch, bei einigen Ueberfluß, bei anderen Mangel; die gesammelten Vorräthe wurden auch gelegentlich wieder veräußert; aber bei alledem trieb man, was noch schlimmer war, einen ganz unentschuldbaren Luxus in der Bewahrung und Pflege veralteten unbrauchbaren Zeuges. Man hatte, kurz gesagt, Leute und auch Vorräthe, aber es fehlte an jedwedem Gedanken eines ordnungsmäßigen Gebrauchs. Unbegreiflich schien es, daß seit dem Krimkrieg, von dem man annehmen durfte, daß er der öffentlichen Meinung die Augen geöffnet habe, 32 Jahre dahingingen, bis man einsah, daß eine Armee aus etwas Anderem bestehe als solch' ungeregeltem Durcheinander von Bataillonen, Schwadronen und Batterien, und daß solch' ein Zustand nur zu vergleichen ist mit einem Hause, für welches wohl Ziegelsteine und Glasscheiben, im übrigen aber weder Bauplan noch sonstige Zuthaten vorhanden sind. Bei jeder herannahenden Gefahr schien der jeweilige Kriegsminister den ihm vorgezeichneten Weg nur darin zu erblicken, daß er das Parlament um die Mittel anging, die sogenannte Armee um 20—30 000 Köpfe zu verstärken und eine Million Pfund zur Beschaffung neuer Vorräthe und Zeugstücke auszugeben."

Es ist nicht möglich, so etwas im Handumdrehen zu ändern, aber man befindet sich stark auf dem Wege der Besserung, nur darf man sich nicht der Hoffnung hingeben, als ob

jemals Verhältnisse nach festländischem Muster geschaffen werden könnten oder sollten.

Die Bündnißfähigkeit Englands — militärisch genommen — ruht auf anderer Grundlage. So wenig wie eine doppelte Armee den richtigen Ausgleich bildet für eine halbe Flotte, ebensowenig ersetzt die doppelte Flotte den Mangel oder die Lücken einer Armee. Man kann nicht einmal sagen, daß eins oder das andere von beiden die erste und vorderste Front bildet; denn die Frontwirkung richtet sich, in der Reihenfolge, nach der jeweiligen politischen und strategischen Lage; von entscheidendem Werth ist nur, ob die Kraftäußerung des einen oder des anderen in näherem Zusammenhange steht mit den Quellen der Staatskraft.

Für Großbritannien ist das der Fall mit der Flotte. Von diesem Gesichtspunkt steht sie in erster Reihe und beansprucht die Betheiligung des Landes in höherem Maße. Man meint — oder viele meinen, England könne, weil Inselland, nur Seekrieg führen. Das ist ein Trugschluß; für irgend ein Land mit Seeküste ist der ausschließliche Landkrieg nur einseitig und kaum ganz entscheidend. Unzweifelhaft gibt es Staatsmänner in England, welche meinen, der Betheiligung an festländischen Sorgen enthoben zu sein; sie sind, wenn sie mit der Bethätigung eines solchen Lehrsatzes anfingen, durch ihr eigenes Verfahren noch immer eines anderen belehrt worden, und die Ueberzeugung, daß man gerüstet sein müsse, mindestens zwei Armeecorps in die Wagschale zu werfen, bricht sich allmälig Bahn.

In der Nutzanwendung auf Europa steht in der Strategie für England die Seeverbindung voran. Mögen die Mächte sich gruppiren, wie sie wollen, immer handelt es sich für Europa um den Anglo-Baltischen, um den Anglo-Mediterraneischen und um den Anglo-Euxinischen Einfluß. Die Ostsee-Flanke von Mittel-Europa schützen helfen, die Südflanke der Iberischen Halbinsel, Italiens und der Balkan-

länder militärisch frei machen und für den Osten den Fußpunkt der Dardanellen und des Bosporus festhalten sind Aufgaben, die den britischen Dreizack reichlich beschäftigen können; und wenn man mit Colonel Maurice annimmt, daß eine Mitwirkung des englischen Geschwaders, von Malta aus, Unteritalien so entlastet, daß eine Armee von 300 000 Mann für das Feld frei wird, so sieht man, wie der Friedensbund zu England steht. Und ein „do ut des“ Großbritanniens findet in den politischen Möglichkeiten von den Neuen Hebriden nicht minder, wie von Kairo und dem Heri Rud, ein so vielversprechendes Widerspiel, daß britische Staatsmänner sich des immerhin etwas kleinlauten „fighting alone“ Gedankens wohl entschlagen können.

Es ist eine große Sache um das Selbstbewußtsein, nur darf es nicht in Vertrauensseligkeit ausarten. Die Hoffnung, daß das englische Heerwesen alle die Mängel abschüttelt, die ihm nach den Worten der eigenen Fachschriftsteller vom Charakter der „Maskerade“ noch anhaften, geht ihrer Verwirklichung entgegen. Der Welt in Waffen ohne Verbündeten gegenüber stehen zu „können“, ist ein erhebender Gedanke. Wäre es mit dem Umfang und der Ausdehnung der örtlichen Grenzen und Interessen allein gethan, so könnte man daran glauben. Es ist, wie ein Schriftsteller im Aprilheft der Edinburgh-Review sehr richtig sagt, leichter, sich von der Größe Rußlands einen Begriff zu machen, mit seinen von Polen nach Kamtschatka reichenden Länderstrecken, oder von den Vereinigten Staaten Amerikas, wie sie vom Atlantik und Pacific bespült werden, als von einem in zerstreuten Fetzen den Globus bedeckenden britischen Reich und seinem Wehrbedarf. Die öffentliche Meinung des Festlandes liebt es, britische Macht, soweit es deren Ausübung betrifft, nur kopfschüttelnd zu beurtheilen; es ist aber schon mehr als ein halbes Jahrhundert darüber hingegangen, daß der russische Dichter Khomiakoff dem „Threatening monarch of the seas“

ein nahes Ende verkündete, anstatt dessen wir nun Wachsthum, Blüthe und starres unentwegtes Festhalten an Grundsätzen erblicken, die — wenn auch hie und da eigennützig — doch dem Ganzen zum Besten dienen. Es sind eben jene „Imponderabilien", der Ballast, der dem Gleichgewicht dieses Gemeinwesens seine Stetigkeit gibt, wie der Franzose Laugel sich ausdrückt: „Un certain héroisme froid, une énergie intérieure et toujours tendue, une force qui se contient, une vertu qui dédaigne les apparences et garde quelque chose de farouche", und nicht unberechtigt ist das Selbstbekenntniß, welches Robertson von seinem Vaterlande England in den Worten ablegt:*)

„She puts on her shawl very badly, and she is awkward enongh in a concert room, scarcely knowing a Swedish nightingale from' a jackdaw; but — blessings long and large upon her! — she knows how to teach her sons to sink like men amongst sharks and billows, without parade, without display, as if duty were the most natural thing in the world, and she never mistakes long an actor for a hero or a hero for an actor."

*) Colburns United Service Magazine, Aug. 1889.

II.

Zur Marine-Geschichte.

1. Die Hohenzollern und die Marine.

Die Legende, daß in Rio Janeiro ein Brasilianer einen Deutschen gefragt habe, ob das Königreich Preußen eine Provinz des bekannten „Hamburgo“ sei, klingt nicht unwahrscheinlich. Die Klärung geographischer Begriffe ist dort nicht allzu gang und gebe; in den Seestädten jenseit des Meeres beurtheilt man gern nach der Zahl der Schiffe die Bedeutung des Herkunftslandes, und da ist es nicht zu verwundern, daß Hamburg den Vorrang gewann.

Bewaffnete Vertretung gab es jenseit des Meeres für Deutschland oder für irgend einen Deutschen Staat überhaupt nicht. Seit den Zeiten der „Hansa“ hatte es Anfänge einer wirklichen Machtentfaltung zur See nur gegeben zur Zeit des großen Kurfürsten; ihm galt es, durch Machtentfaltung Seehandel hervorzurufen und zu fördern; den Seemächten war dies nicht genehm und seinen Handelsbestrebungen war die beschränkte Küste nicht günstig. Den Nachfolgern gaben die Landesgrenzen zu schaffen, und die Anfänge der Flotte verkamen.

Das Königreich Preußen hat nun zweihundert Jahre bestanden; aus den Trümmern des Westphälischen Friedens war es erstanden, und die Fürsten, die es zu regieren hatten,

waren von der inneren Befestigung genug in Anspruch genommen.

Die Lösung der Aufgabe war ihnen weder von außen noch von innen allzu leicht gemacht.

Die großen Könige hatten vollauf zu thun, das zu erneuern und stärker aufzurichten, was dem Mißgeschick der von der Vorsehung weniger Begünstigten erlag.

Es ist ein den Hohenzollern eigener und für Dynastien seltener Vorzug, wie sie es verstanden haben, dem Pulsschlag der Zeit gerecht zu werden. Dabei haben sie die Bedeutung des monarchischen Gemeinwesens mit seinen Vorzügen in ganzer Reinheit erhalten.

Die Zähigkeit, mit welcher die Dynastie sich auf der Höhe ihrer Aufgabe erhielt, konnte biegen, doch niemals brechen, und in Glück und in Mißgeschick hat sich jenes Eine unberührt und probefest erhalten. Das ist das Bewußtsein der Pflicht, das durch fast alle Generationen in allen Mitgliedern des Hauses rege erhalten, ihnen von Jugend auf anerzogen wurde.

Und die Pflege derselben hat vornehmlich geblüht bei den Fürsten, welche „Mehrer des Reichs" geworden sind; bei ihnen fand die Waffenehre des Landes in hervorragender Weise ihren Schutz, und im Gefolge ihrer Befestigung gewahrte man bald auch wirthschaftliches Wachsthum.

Dies hat zu einem Selbstgenügen geführt, welches zu einer lebhafteren Ausbreitung — über die Seegrenzen hinaus — keinen Anlaß bot; und da dies fehlte, und solange es fehlte, war auch kein Anlaß, das Capitel der „Waffenehre" auf die See zu verpflanzen.

Einem hohenzollerschen Fürsten war es beschieden, darin den Anstoß zu geben; und zwar schon lange vor einer Zeit, wo die bittere Noth es forderte.

Wer sich über das Leben des Prinzen Adalbert von

Preußen und namentlich über seine Beziehungen zur Gründung der Flotte Kenntniß verschaffen will, den glaube ich auf das Lebensbild hinweisen zu dürfen, welches ich unter Zuhülfenahme alles mir zu Gebote stehenden Materials entworfen habe*).

Man wird daraus ersehen, mit welchen Schwierigkeiten der Prinz zu kämpfen hatte. Die Hindernisse, die sich dem Entstehen einer, sei es deutschen, sei es preußischen Flotte, überhaupt in den Weg legten, waren der verschiedensten Art.

Welche Art von Erfahrungen man mit der Bundeskriegsverfassung gemacht hatte, war sattsam bekannt. Dieselben Schmerzen auf ein Gebiet zu übertragen, welches, wie die See, dem Deutschen noch völlig gegen die althergebrachte Gewohnheit war, hätte den Kühnsten abschrecken können. Wie einen Peter von Amiens für die Kreuzzüge, so haben wir diesen preußischen Prinzen am Werke gesehen, wenn er die ungläubigen Anschauungen der ihm näher und ferner stehenden Kreise bearbeitete. Dadurch wurde er zum Vertheidiger der deutschen politischen Einheit und des deutschen Reichs, zu einer Zeit, wo selbst die freidenkendsten Männer den Kopf schüttelten.

Eine vereinigte europäische Flotte hatte, wie wir im Treitschke lesen, Friedrich Wilhelm III. befürwortet; eine vereinigte deutsche Flotte erschien seiner Zeit wie ein Hirngespinnst, ohne die geringste politische Berechtigung.

Eine Flotte sah man an als ein Ding, welches mit den Bedürfnissen unseres Landes und Volkes, politisch als militärisch, überhaupt nichts zu schaffen habe. Das schickte sich für Holländer, für Dänen und für Schweden. Daß diese Nationen, um es überhaupt durchzusetzen, der deutschen Seeleute nicht entbehren konnten, wurde ganz übersehen, ebenso,

*) Admiral Prinz Adalbert von Preußen. Berlin, Verlag von Curt Brachvogel, 1890.

daß der Friese, Niedersachse und Holsteiner zu den Matrosen-Stämmen der britischen und amerikanischen Flotten einen Theil des besten Materials abgab.

Heute haben wir es — gegen damals — zu einer ganz erklecklichen Streitmacht gebracht; betrachtet man aber den Stand der öffentlichen Meinung, so ist zu befürchten, daß wir auf halbem Wege stehen bleiben. Die Stimmen, die ein seemächtiges Reich in das Capitel der „Utopie" werfen, sind noch nicht verschollen; denn — so heißt es — unsere Flotte hat an fremder Küste nichts zu suchen, und sich auf die Vertheidigung der eigenen zu beschränken; man denkt sich darunter eine Art Flanken-Vertheidigung für die Armee. Der Gedanke ist sehr verfänglich, denn er erspart eine Menge Ausgaben; der Gedanke übersieht nur, daß eine Großmacht doch auch für den Schutz seiner Verbündeten einzustehen hat; auch übersieht er, daß gewisse koloniale Verbindlichkeiten hinzugetreten sind, die man doch nicht so in der Luft schweben lassen kann.

Bestehen solche Unklarheiten noch jetzt, so läßt sich denken, wie sie bestanden zu einer Zeit, wo man von deutscher Seeschiffahrt im „Bavenlande" — so nennt der deutsche Seemann das Hinterland — kaum etwas wußte.

Es gab in den vierziger Jahren eine kleine Corvette unter preußischer Kriegsflagge, die für die Navigationsschulen Steuerleute in der praktischen Navigation ausbildete. Man gefiel sich so in der Schaustellung dieses Fahrzeuges, daß man es gelegentlich auch über den Ocean schickte. Es als Kriegsschiff ernst zu nehmen, ist Niemandem eingefallen, und doch fehlte auch die Marine-Uniform nicht, wenn man in den Buch- und Kunstläden die Uniformen der verschiedenen Waffen der Armee dargestellt sieht.

Es ist ein Lehrsatz, der noch ziemlich allgemeine Beistimmung findet, daß ein Land, welches zur Vertheidigung seiner Landesgrenzen einer so starken Heeresmacht bedürfe,

die Aufbürdung einer selbständigen Seevertheidigung nicht tragen könne. Der Lehrsatz wird hinfällig, wenn nachgewiesen wird, daß Küstenbesitz und Seehandel ohne selbständigen See=Schutz durch Heeresmacht nur mittelbar geschützt sind und daß die Heeresmacht außer Verhältniß wachsen muß, um diesem mittelbaren Schutz gerecht zu werden.

Die Hauptschwierigkeit war indeß immer die politische. Der Großherzoglich Sächsische Minister von Watzdorf, dem man Mangel an Interesse für die politische Einheit der Deutschen gewiß nicht nachsagen kann, äußerte in den fünfziger Jahren gegen den Schreiber dieses: „Ich suche nach einem Schlüssel, wie es gelingen könne, dem Bund eine einheitliche Seemacht zu schaffen; bis jetzt suche ich aber vergeblich!“ Es war eben die Quadratur des Cirkels, und das jammervolle Schicksal des Weser=Geschwaders lieferte den Beweis.

Auf eine andere elementare Schwierigkeit stieß man, als es sich darum handelte, die Marine zu schaffen als eine vollkommen selbständige Anstalt neben der Armee.

Wenn der Prinz Adalbert sich Mühe gab, widerstrebenden Zuhörern beizubringen, wie es viel richtiger sei, das Marine=Institut vom Standpunkt einer Art Feuerwehr anzusehen, als für ein Anhängsel des Landheeres, so wurde das mit demselben Kopfschütteln aufgenommen, wie jener Zeit die Lehre vom einigen Reich.

Eine Folge war, daß auch die Bestrebungen, einen von der Armee=Pragmatik abweichenden Betrieb einzurichten, kein Glück hatten. Es ist erstaunlich, welch reichen Wechsel namentlich die Einrichtungen der oberen Behörden der Marine schon erlebt haben. Der hier folgende, im Jahre 1888 in den „Preußischen Jahrbüchern“ veröffentlichte Aufsatz „Prinz Adalbert und die Anfänge unserer Flotte“ gibt eine ungefähre Schilderung. Es ist in demselben den Anschauungen Ausdruck gegeben worden, die der Prinz hegte über die nach

seiner Meinung nicht zweckmäßige Nachahmung der Einrichtung des Kriegsministeriums. Eine solche war in den sechziger Jahren eingeführt worden, und hat etwa ein Jahrzehnt gedauert. Eine Art Zweitheilung, aber doch in ganz anderer Weise, und — was die Hauptsache war — unter der Führung von Fachmännern, ist auch später wieder ins Leben getreten, ist aber neuerdings so modifizirt worden, daß die früher zu Tage getretenen Nachtheile nicht mehr in gleichem Maße zu befürchten sind.

---

2. Prinz Adalbert und die Anfänge unserer Flotte.

Die Geschichte der ehemals Preußischen, dann Norddeutschen, dann Deutschen Marine stützt sich noch bis auf den heutigen Tag auf die Lebensgeschichte des Prinzen Adalbert von Preußen.

Der dänische Krieg von 1848 hatte zuerst die Nothwendigkeit einer deutschen Seerüstung dargethan. Schon im Mai 1848 hat Prinz Adalbert über die Schaffung einer Flotte eine vortreffliche Denkschrift ausgearbeitet, aber noch vielfachen Widerstand gefunden.

Wir haben keine Häfen, so hieß es, denn Kiel ist dänisch, wir können Kriegsschiffe nicht bauen, und selbst wenn wir sie im Auslande bauen ließen, hätten wir zwar Matrosen, aber keine Offiziere, um sie auszubilden, und um die Schiffe zu führen. Der erste Punkt fiel, so wie die Verhältnisse lagen, nicht so schwer ins Gewicht, denn Danzig mit seiner gar nicht unrühmlichen seekriegsgeschichtlichen Vergangenheit, bot für den Anfang mit Corvetten Unterkunft genug; auch Swinemünde war in beschränktem Maße brauchbar; für Schaluppen genügte der Dänholm bei Stralsund; auch der zweite Punkt, der sich auf den Schiffbau bezog, konnte leicht überwunden werden; wenn nichts Anderes, so bewies es das Geschwader in Bremerhaven; am schwierigsten stand es mit dem dritten Punkt; noch war der Krieg nicht zu Ende, und

für ihn bedurfte man der Seerüstung. Es ist nicht Jedermanns Sache, zu Gunsten einer kriegführenden Nation der eigenen Volksangehörigkeit zu entsagen; auch trifft man das Condottieren-Gewerbe selten vereint mit Organisations-Talent; und des Letzteren bedurfte man doch vor Allem.

Während das Handelsministerium sich früher zur Ausbildung junger Steuerleute dänischer Offiziere bedient hatte (Dirkink-Holmfeld, Froelich) befand sich dasselbe Amt seit einigen Jahren in der Hand eines holländischen Seeofficiers, des Commodore Schröder. Dieser erwarb sich das unbestrittene und unschätzbare Verdienst, an der Küste in Ausführung zu bringen, was — damals von einer Abtheilung des Kriegsministeriums — unter der Aegide und auf Eingebung des Prinzen geplant wurde. Die lange Reihe von Jahren des Zusammenwirkens der beiden Männer ist den Zeitgenossen unvergeßlich; es war die Zeit jenes Siechthums, dem die beste Seite abzugewinnen, eines seltenen Aufwandes von moralischer Kraft bedurfte.

Dem Eintritt Schröder's folgten die ersten freilich noch bescheidenen Lorbeeren. Ihm war es beschieden, den Postdampfer „Adler" in ein Kriegsschiff zu verwandeln und ihn mit Offizieren und Matrosen, frisch aus der Kauffahrtei, gegen die dänischen Kreuzer zu führen. Der ruhmreiche Kriegslärm des Jahrhunderts ist über das kleine Gefecht von Brüsterort längst zur Tagesordnung übergegangen, und doch hat es seinen geschichtlichen Werth. Man mag seine Ebenbürtigkeit mit den Waffenthaten altpreußischer Tradition bestreiten; immerhin war es der Anfang preußischer Kriegstüchtigkeit auf einem Gebiet, bis zu dem selbst die bewährte Schule des großen Friedrich noch nicht vorgedrungen war; ein Minimum von Kriegsmitteln in primitivem Zuschnitt, gehandhabt von Menschen, denen die Grundlage kriegerischer Tugend nicht fehlte, denen ihr wohlgepflegter Besitz und Gebrauch aber doch noch ein Mysterium war.

1852 traten drei Stabsofficiere der schwedischen Flotte in den preußischen Dienst. Einer derselben, Hylten-Cavallius übte auf das Organisatorische nicht geringen Einfluß, und mit seiner Hülfe gelang dem Prinzen die Errichtung einer eigenen, vom Kriegsministerium völlig getrennten Admiralität.

Die Nothwendigkeit dieser Emancipation möge das Geschichtliche erläutern, daß als der erste Kiel zu dem preußischen Kriegsschiff (nachmaligen Corvette „Danzig") gelegt wurde, der preußische Kriegsminister allen Ernstes vorschlug, das Schiff erst bei etwaigem Ausbruch eines Krieges von Stapel laufen zu lassen. Es bedarf nur einer ganz geringen Kenntniß nautischer Verhältnisse, um das Monströse des Gedankens zu begreifen.

Die unter den Hammer gebrachte deutsche Flotte hinterließ Preußen als Erbschaft zwei Schiffe und die Idee der Jade. Wer jene Zeiten nicht mit durchlebt, von den sie begleitenden Zeitumständen keine Kenntniß hat, sieht heute nur das fertige Werk, den deutschen Kriegshafen an der Nordsee, und ahnt nicht, auf welchen Widerstand die Gewinnung dieses Gebietes für Preußen, nicht nur bei den Machtfaktoren, sondern auch in einem großen Theil der öffentlichen Meinung stieß. Gemeinhin sah man es an als einen dürftigen Nothbehelf, weil Jedermann wußte, was es mit den Häfen der preußischen und pommerschen Küsten auf sich habe. Der Gedanke, der den Prinzen in der Hauptsache leitete, den er wiederholt aussprach, daß es sich nicht um eine Zuflucht, sondern um die Emancipation künftiger preußischer und deutscher Seegeltung von der eingeschlossenen Ostsee handele, wurde von Wenigen getheilt und von Wenigen verstanden. Daß schon der erste Napoleon dort einen Kriegshafen einrichten wollte, galt Manchen als eine Legende, die heute keine Bedeutung mehr habe, örtliche Sonderinteressen hatten auch damals ihre Bedeutung, Bremen war für die Weser, Oldenburg anfänglich für Brake, Hannover für Geestemünde, Hamburg für Cux-

haven, und der Commodore des in Bremerhaven noch immer ein kümmerliches Dasein fristenden Geschwaders keinenfalls für die Jade.

Die Trennung von Admiralität und Kriegsministerium hat etwa ein halbes Jahrzehnt vorgehalten. Der Zweck, den man damit erstrebte, wurde nur scheinbar erreicht. Was der Prinz wollte, war die Möglichkeit selbständiger und einheitlicher Entwickelung; die Abhängigkeit vom Kriegsministerium war beseitigt, die einheitliche Leitung aber nicht erreicht, denn die Begriffsunterscheidung zwischen genereller und specieller Leitung öffnete allen Einflüssen unberufener Elemente Thür und Thor. Die erstere war dem Ministerpräsidenten, die letztere dem Prinzen zugewiesen; waren auch die drei Abtheilungen von Commando, Technik und Verwaltung in des Prinzen Hand, so waren doch die eigentlichen Verwaltungssachen durch eine besondere Clausel dem Abtheilungsvorstand unter der Aegide des Ministerpräsidenten persönlich überwiesen. Zu persönlichem Zwist innerhalb der Centralbehörde, schon damals Admiralität genannt, lieferte das reichlichen Anlaß; dazu kamen die Anfeindungen, denen das fremde Element ausgesetzt war, und die Vortheile der neuen Organisation kamen nicht voll zur Geltung.

Trotzdem hat die einmal hergestellte Selbständigkeit segensreich gewirkt. Besonders ist ihr der erste Anfang einer von der Landarmee abgesonderten Wehrpflicht der seemännischen Bevölkerung des Landes zu danken. Auch die Regelung der Chargen- und Beförderungsverhältnisse des Offizier-Corps datirt aus jener Zeit, das noch mit Hülfe des Kriegsministers vom Prinzen Adalbert geschaffene Seebataillon, und das auf die Initiative des Commodore Schröder geschaffene Schiffsjungeninstitut blieben bestehen und haben sich — mit nicht ganz gleichem Werth — bis auf den heutigen Tag erhalten.

Die errungene Selbständigkeit machte so manche dem Seewesen eigene Einrichtung möglich; der Vorwurf, man

habe sich damals zu sehr an fremde Muster gehalten, war nicht berechtigt; die zu jener Zeit geschaffenen Einrichtungen haben die mannigfachen Sturm- und Drangperioden der Marine überdauert; von den meisten kann man sagen, daß sie den Anforderungen des Seewesens eigenthümlich und nicht nach landesüblichen Vorbildern geschaffen waren, und nur die eine Anstalt, die sich an preußische Grundsätze und Muster anlehnte, hat nicht ein Jahrzehnt überdauert; das war das zu Berlin errichtete Seekadetteninstitut. Die Klage, daß man sich zu wenig an landesübliche Muster halte, ging lange Zeit wie ein rother Faden durch die ganze organisatorische Bewegung; und dennoch hat es einem aufmerksamen Beobachter nicht entgehen können, wie gerade diejenigen Organisatoren, die der Armee angehörten, das Landesübliche häufig aufhoben.

Dahin gehörte die Beseitigung des Seekadetteninstituts. Ueber die Vorzüge der Corps-Erziehung hört man in militärischen Kreisen kaum je ein ungünstiges Urtheil, so daß Kritik wie ein Wagniß erscheint. Betrachtet man die Unterschiede zwischen Armee- und Flottenwesen, zwischen dem Dienst der Garnison und dem des Schiffs, so stellt der Seedienst im Punkte der Schmiegsamkeit der menschlichen Natur offenbar höhere Forderungen. Körperlich und geistig soll sie schärfer disciplinirt, und deshalb früher gelernt, die Natur früher in Entsagung geübt werden. Dazu, meinte man, bedürfe es früher Einstellung, und in Folge dessen wieder berufsseitig eines Ersatzes für die Bildungsschule neben dem Unterricht im Fach. Merkwürdig genug, für den Landdienst erkennt man das heute noch an, für den Seedienst nicht mehr seit fünfundzwanzig Jahren. Einem General der Armee war es beschieden, durch einen Grundsatz, soweit er den Seedienst anbetraf, einen Federstrich zu machen; und das geschah zu einer Zeit, wo im preußischen Abgeordnetenhause die Corps-Erziehung lebhaft vertheidigt wurde. Dazu trat die Anerkennung des

Kauffahrerdienstes als berechtigte Vorstufe für den Beruf des Offiziers. In einer Zeit, die auf fast allen Gebieten mit heftigen Forderungen hervortrat, schien die Marine ganz geeignet für Maßregeln ähnlicher Art. Dies geschah aber, als die Vortheile der Emancipation zum Theil schon wieder beseitigt waren. Zu jenen Vortheilen gehörte, — und gewiß nicht in letzter Linie, — die Einsetzung eines selbständigen, vom Militär-Cabinet vollkommen unabhängigen Immediat-Vortrages, zuerst in der Hand Niebuhr's, dann Illaire's. Das Militär-Cabinet Manteuffel blies das Lebenslicht dieses in seiner Art auch militärischen Sprößlings aus; vom Marinestandpunkte war der Gedanke schön, aber doch etwas zu frei gedacht; er verging auf lange Zeit, wurde erst unter der Aera Stosch wieder zur Wahrheit, um dann abermals beseitigt zu werden.

Trotz Olmütz war der Kaiser Nikolaus in Preußen ein militärisches Idol geblieben, und seine regelmäßigen Besuche in Berlin schienen auch für die Zukunft der Marine von Bedeutung werden zu sollen. Denn das Geschwader, welches den Czar zu fahren und zu begleiten pflegte, machte in Swinemünde Station. Die Namen der Schiffe „Kamtschatka", „Smerleji", „Gradiatschi" sind den Zeitgenossen noch frisch in der Erinnerung; es war die Garde, und ein Theil der Garde-Equipage der Flotte, die da erschien, und von dem aufstrebenden Seeoffizier des jungen preußischen Instituts angestaunt wurde. Für den aufmerksamen Beobachter war ein gewisser Einfluß nicht zu verkennen. Bei der Behandlung der Uniformsfrage war nicht wenig Meinung für das Russische Grün, da siegten aber des Prinzen Adalbert Atlantische Erinnerungen; im russischen Kielwasser zu segeln war ihm gegen das Gefühl, und die blaue Farbe gewann den Preis.

Noch entschiedener wurde der jungen Marine der Stempel ihrer ferneren Richtung aufgeprägt, als es dem Prinzen ge-

lang, im Krimkrieg die britischen Geschwader im Schwarzen Meer und in der Ostsee als praktische Schule für preußische Seekadetten zu benutzen. Dies erschien ihm ein Gewinn, den man, wie er sich oft ausdrückte, gar nicht hoch genug schätzen könne. Selbst innerhalb der Marine hat er in dieser Meinung nicht immer Zustimmung und Unterstützung gefunden; demungeachtet hat sich der Prinz in der Beibehaltung und Ausbildung dieser Praxis nicht beirren lassen; er lebte der vollen Ueberzeugung, das großartige Treiben des britischen Flottendienstes könne auf die jungen Offiziere einer so neuen Schöpfung nicht anders als günstig wirken, und wo nicht Mißgriffe in den Personen stattgefunden haben, hat er sich nicht getäuscht. Die Einrichtung hat fortgedauert bis mit dem Eintritt der neueren Kriegs-Aera das Vaterland aller Kräfte selbst bedurfte. Sie später wieder fortzusetzen, wurde noch ein neuer Versuch gemacht, der indeß auf englischer Seite nicht mehr auf die alte Bereitwilligkeit stieß, sodaß es damit ein Ende nahm.

War es dem Prinzen auch gelungen, die Personenfrage langsam in ein erträgliches Geleise zu bringen, so blieb doch immer noch die Calamität der Häfen und der zu bauenden Schiffe. Für die ersteren waren mit Oldenburg schon die lebhaftesten Verhandlungen im Gange, und, weil dort das regste Interesse war, versprachen sie Erfolg; schwieriger stand die Sache mit dem Schiffbau. Weder an der Ostsee noch an der Nordsee fand sich ein Architekt, der den neueren Anforderungen an den Bau eines Kriegsschiffes hätte genügen können; da stellte der Engländer John Scott Russel dem Prinzen seine Dienste zur Verfügung; er machte den Entwurf zu einem größeren Raddampfer mit mächtiger Armirung, der nachmaligen Corvette „Danzig", die dem Schiffbauer Klawitter in Bau gegeben wurde; dann aber entwarf er eine für flache Gewässer sich eignende Schiffsart, Raddampfer mit einer Bewaffnung von vier schweren 68-pfündigen sogenannten Bombenkanonen, die auf den Radkasten-Plattformen stehend, in

der Kielrichtung und querab feuern konnten. Die Schiffe waren, — damals eine Neuheit für Kriegsschiffe — von Eisen und hatten nur sieben Fuß Tiefgang; dazu waren sie an jedem Ende mit Steuerapparat versehen, liefen 11—12 Knoten und hatten vermöge der beiden Steuer eine für ihre Länge sehr günstige Manövrirfähigkeit. Sie hielten die See und konnten sich mit großer Freiheit in allen Flußmündungen der pommerschen und preußischen Küsten und namentlich auch in den Binnengewässern von Rügen bewegen. Nur ein Jahr früher gebaut, und sie wären den dänischen Fregatten ein gefährlicher Dorn im Fleisch geworden. Jetzt waren sie zwar ein Material-Gewinn für die Zukunft, aber für den Friedensdienst, der nun in Frage kam, wenig geeignet.

Während des Krimkrieges füllte sich die englische Presse mit immer lauter werdenden Klagen der englischen Admirale im Schwarzen Meer nicht minder, wie im Finnischen Golf, über den Mangel an flachen Fahrzeugen. Mit neidischem Blick hatte der britische Seeoffizier die beiden vorerwähnten Fahrzeuge aus der Themse auslaufen sehen; aber das war zu einer Zeit, wo von der Kronstädter Verlegenheit noch keine Rede war; indeß hatte man sie nicht vergessen, und der erste Lord der Admiralität zur Zeit des Krimkrieges, Sir James Graham, machte ein Angebot mit der schönsten Fregatte, wenn man ihm die beiden Fahrzeuge überlassen wolle.

Es hat einige Ueberwindung gekostet, ehe man sich von diesem schwer errungenen Anfang einer wirklichen — und für Kriegszwecke in der That vortrefflichen — Seestreitkraft trennte; in des Prinzen Hand lag die Entscheidung; er wußte, wo uns der Schuh drückte; an eine Seekriegs-Aera war in Preußen fürs Erste nicht zu denken, und er ging auf das Angebot Sir James Graham's ein. Es war eine eigenthümliche Schickung, daß dieselben Fahrzeuge auf ihrer Ueberfahrt nach England im December 1854 noch den Akt der Weihe bei Besitzergreifung des Jadegebietes zu vollziehen

hatten. Es war ein Wendepunkt in mehrfacher Richtung, eine Zeit, in der für so manches Neuere die Wege sich zu ebnen begannen. Für „Nix“ und „Salamander“ — so hießen die beiden kleinen Dampfer, die wir in Tausch gaben, — erhielten wir die „Thetis“, damals eine der besten 36-Kanonenfregatten der britischen Flotte. Das war ein nützliches Fahrzeug, hat gute Dienste gethan und wurde zu früh „beseitigt“.

Dieses Schiff und die „Gefion“ sind die eigentliche Uebungsschule des älteren Theiles des Seeoffizier-Corps gewesen. Der „Barbarossa“, den man mit „Gefion“ von dem aufgelösten Bremerhaven-Geschwader übernommen hatte, an sich ein vorzügliches Schiff, fand vor dem damals obwaltenden schwedischen Einfluß keine Gnade und wurde als Kriegsschiff aus der Liste gestrichen.

Mit der Nachahmung der rein militärischen, der preußischen Armee entlehnten Pragmatik, ist man mehr und mehr davon abgekommen, dem Material, d. h. also den Schiffen selbst historischen Werth beizulegen. In der Armee verfolgt und pflegt man die Geschichte der Truppentheile, insbesondere des Regimentes, obgleich das allein Greifbare dabei nur das geschriebene Geschichtsbuch ist. Das Herkommen entspricht den spirituellen Zwecken der Armee, aber nicht denen der Marine. Man hat dem Prinzen Adalbert mit Zähigkeit den Vorwurf gemacht, daß Herkömmlichkeiten der Armee in seiner maritimen Pragmatik zu wenig Beachtung fänden. Aber der Vorwurf ist ungerecht. Er hat es vermeiden wollen, daß eine verknöcherte Nachahmungssucht Raum gewinne; denn er fürchtete, daß sie der Naturwüchsigkeit des neuen Instituts schaden müsse. Wer heute nach den Geschichtsaufzeichnungen der Schiffe fragt, findet ein leeres Blatt. Wer in der Litteratur, wer im Buchhandel forscht, wird nichts finden, als die „Geschichte des Seebataillons“, denn nur von den Truppentheilen schreibt man Geschichte. „Amazone“, „Thetis“

„Danzig“, „Barbarossa“, „Arcona“, „Nymphe“ u. s. w., sie alle haben eine kleine Geschichte, aber Niemand erfährt sie, es ist nicht herkömmlich, die trockene Biographie der Schiffskörper wird der Controlle der Reparaturen halber nur im Schiffsbureau gehalten; das andere vergeht und wird vergessen, und da die Marinetheile mit ihrem Personal nur Ersatz-Depôts sind für die Schiffe, so entbehren sie alles dessen, was werth wäre, geschichtlich aufgezeichnet zu werden.

In der heutigen Aera der Schießbaumwolle nimmt die Beseitigung des alten Flottenmaterials raschen Fortgang, und es wird nicht allzulange dauern, so wird es schwer halten, über dasselbe geschichtliche Aufzeichnungen zu finden. Wer im Dienst des Vaterlandes seinen Tod findet, dessen Name pflegt an geweihter Stelle, — gewöhnlich in der Garnisonkirche des Orts — dem Gedächtniß aufbewahrt zu werden. In der Marinekirche zu Kiel würde man vergeblich die Namen derer suchen, die mit der „Amazone“, mit „Frauenlob“, mit dem „Großen Kurfürst“ im Dienst ihres Königs ein nasses Grab fanden, und wenn man sagt, daß die Gepflogenheit nur auf solche Bezug hat, die ihren Tod vor dem Feind gefunden, so würde man ganz ebenso vergeblich die Namen der im dänischen Krieg auf „Arcona“ und „Nymphe“ Gefallenen suchen. Daß man dem — auf Zeit — in Kiel garnisonirenden Infanterie-Bataillon in der Marinekirche eine schöne marmorne Votivtafel gewidmet hat, ist würdig und in der Ordnung. Ehre dem Ehre gebührt! Man soll sich aber nicht zum Fremdling im eigenen Hause machen, weil die „Herkömmlichkeit“ nicht ganz zutrifft.

Aus dem Streben nach selbständiger Entwickelung ist dem Prinzen Adalbert mancher bittere Vorwurf erwachsen; Mangel an Achtung vor den ruhmreichen Ueberlieferungen der preußischen Armee, vor ihrer bewährten Pragmatik in Rüstung und Uebung des Volkes zum Kampf für König und Herd, wird bei einem Prinzen des Königshauses nie zu finden sein.

Der Gedanke aber, daß die kriegerischen Tugenden, deren der Seekrieg bedarf, am Lande und an irgend welchen Einrichtungen des Landes nicht zu erlernen seien, ist nicht ganz zu verwerfen, und wenn der Prinz einem solchen Gedanken Raum gegeben hat, so verdient er nicht die Kritik, die man geglaubt hat, ihm dafür zumessen zu sollen. Man mag einwenden, Todesmuth sei eine Tugend, die zu Land und zu Wasser an den Mann die gleiche Forderung stellt, daher mit gleichem Maße gemessen und gewürdigt werden muß. Das ist richtig, soweit es die Person betrifft, von der man solche Tugend fordert. Es ist aber nicht zu leugnen, daß die Forderung selbst in ganz anderer Gestalt und unter ganz anderen Umständen zur Geltung kommt. Man braucht nur zu berücksichtigen, wie verschieden die Forderung auftritt, je nach dem es sich um die Personen der Führer oder der Geführten handelt. Kein Mensch, sei er Führer oder geführt, hat mehr als ein Leben daranzusetzen, und Jeder, der dem Kriegsberuf folgt, sei es aus Passion oder Pflicht, hat sich mit dem Entschluß dazu abzufinden.

Man hat die Behauptung aufstellen hören, die Forderung an kriegerische Tugend sei zur See eine höhere als am Lande; denn dort gelte es nicht allein den Muth gegen die todtbringende feindliche Waffe, sondern einen Muth, der im Kampf mit dem Element, mit dem dauernden Ungemach des Seelebens noch höherer Anspannung bedürfe, darum von höherem Werthe sei. Das ist ein Trugschluß. Der Muth, die Tapferkeit, die Entsagung, der hingebende todesmuthige Entschluß des Kriegers, sie stehen bei dem Soldaten wie beim Seemann auf gleicher Stufe und verdienen die gleiche Würdigung. Ihre Keime entsprießen dem gleichen Boden, derselben theils ererbten, theils gepflegten Hingebung für Fürst und Vaterland, demselben in einem gesunden Gemeingeist wachsenden Streben, in die Fußtapfen der Väter zu treten, und nur zünftiger Engherzigkeit möchte es gelingen, zwischen beiden einen

Unterschied zu finden. Ist also auch das Maß der Forderung gleich in dem Augenblicke, in welchem sie an das Individuum herantritt, so ist doch ein Unterschied in der Gestalt ihres Auftretens, wenn man die Lage in Betracht zieht, in welcher Führer und Geführte sich befinden.

Als der Wohlfahrtsausschuß in Frankreich es für unerläßlich hielt, auf Generale und Admirale persönlichen Druck auszuüben, stellte man ihnen Convents-Deputirte zur Seite. Die Verschiedenheit, die in der Gestalt ihrer Einwirkung nicht minder, wie in dem Ergebniß zur Geltung kam, ist bezeichnend. Dem Deputirten Jean Bon St. André genügte die Theilnahme an der Seeschlacht vom 1. Juni 1794, um beim Convent darauf hinzuwirken, daß man den Admiralen aufgab, sich künftig auf einer Fregatte einzuschiffen und hinter der Schlachtlinie zu halten; denn warum sollte nicht auch ihm der Grundsatz zu Gute kommen, nach welchem die bei der Kriegführung am Lande betheiligten Conventsgenossen sich den kaltblütigen, gesammelteren Ueberblick außerhalb des Feuers bewahrten? Die Maßregel kam zur Ausführung, und man gab sich eine Zeit lang der irrigen Auffassung hin, französische Admirale könnten nur auf diesem Weg Erfolge haben. Bei Fleurus, diesem ersten großen Erfolg der republikanischen Waffen hatte ja der Oberbefehlshaber, — wie das überhaupt im Landkrieg üblich, — auch nur hinter der Front gestanden. Man bedachte nicht, daß der Seekrieg in diesem Punkte der Ausübung des Handwerkes andere Forderungen stellt, daß die geführten Massen sich räumlich nicht ausdehnen, daß es für die Gefechtsbewegungen nothwendig ist, dem obersten Führer selbst, und nicht bloß seinen durch Zeichen gegebenen Befehlen zu folgen, und daß die Einwirkung des persönlichen Beispiels hier ein niemals zu entbehrender Faktor ist. Bataillon und Schiff sind nur in wenigen Punkten mit einander zu vergleichen; die Gesammtwirkung der Individuen, auf denen ihre Gefechtstüchtigkeit beruht, kommt auf ver-

schiedenem Wege zur Geltung; statt daß man zu Erfolgen kam, wurden die Mißerfolge immer bedenklicher, und man ist bald zu der alten im Seekrieg bewährten Art zurückgekehrt.

Solche und ähnliche Erwägungen hatten nicht geringen Antheil an der Richtung, welcher der Prinz sich hingab, als ein im Lande ganz neues Institut geschaffen wurde. Er meinte, mit der neuen Schöpfung sei die Annahme auch neuer Lehrsätze ganz unvermeidlich. Wenn man einen neuen Baum pflanze, dürfe man ihn nicht mit dem äußeren Blätter- und Blüthenschmuck eines andersgearteten Baumes versehen wollen; die Nahrung aus eigenem Boden müsse seinem Ertrag nicht minder, wie dem äußeren Ansehen den Stempel geben. Daraus entstand in vielen Dingen eine Eigenart, die im Lande selbst in manchen Kreisen Befremden und Mißtrauen erregte. Heute, wo dies geschrieben wird, hat die Marine eine Lebenszeit von vierzig Jahren, und noch kann man nicht sagen, daß manche ihrer Eigenheiten, so z. B. die absonderliche, von den militärischen Ueberlieferungen so abweichende Uniform in Fleisch und Blut der Nation übergegangen wären. Daß die Marine eine Anstalt sei, in welcher die „Licenz", das „Gehenlassen" der tonangebende Faktor wäre, ist eine in der Armee noch heute vielgeglaubte Legende. Dem Verfasser ist es unvergeßlich, wie er von einem Offizier des großen Generalstabes gefragt wurde, ob der auf dem Aermel der Admirals-Uniform befindliche goldene Stern „Licenz" sei. Es wäre unrecht gewesen, dem Mann die Frage übelzunehmen; er hatte die „Licenz" für eine unerläßliche Zugabe des Dienstes auf dem schwankenden Element gehalten, und die Klagen der in Berlin sich aufhaltenden Seeoffiziere, daß ihre Uniform von den Schildwachen nicht beachtet würden, sind noch heute an der Tagesordnung.

Merkwürdig war es, daß der Prinz für solche Klagen nur ein halbes Gehör hatte; aber die Einbürgerung der

Marine-Uniform im Binnenlande vermochte er als etwas Erstrebenswerthes erst in zweiter Linie zu würdigen; „draußen" sollte sie sich geltend machen, und wenn sie das that, dann — so meint er, — könne auch die Geltung im Binnenlande nicht fehlen, und der Kummer um die Schildwachen würde sich dann wohl finden. Fand sich aber zu der von ihm so heiß erstrebten Geltendmachung keine Gelegenheit, dann, und so meinte er mit Recht, — wäre jener kleinere Kummer mit dem unendlich viel größeren wohl zu verschmerzen.

Wo einem menschlichen Körper die Luft, die er zum Athmen braucht, versagt und nur ein falsches Ersatzmittel geboten wird, da sind die Merkzeichen beginnender Krankheit unausbleiblich. Zum eigenen nicht minder, wie zum Unbehagen anderer, dehnt und reckt er die Glieder, deren unartikulirten Trieben zur Thätigkeit er nicht zu genügen vermag. Am deutlichsten, unartikulirtesten und lästigsten stellen solche Merkzeichen sich ein bei dem Körper eines jungen Wesens, und bei ihm ist der urtheilende Beobachter am wenigsten geneigt, Mitgefühl zu empfinden. Der Vergleich paßt einigermaßen auf das, was man im Anfang der fünfziger Jahre dieses Jahrhunderts die preußische Marine nannte. Bei einem höchst geringen Bestand an Material war an Seegeltung nicht zu denken. Nach der langen, nur durch die 48er Unruhen unterbrochenen Friedensperiode wucherte die Armee noch mit den Lorbeeren der Befreiungskriege, ihr Ruhmestitel und ihre Rangstellung im Lande fußte auf selbst errungener und eroberter Grundlage, deren Pflege und Erhaltung mit nicht weniger Recht, wie mit einer gewissen Eifersucht bewacht und gehütet wurde. Daß ein neuer ganz junger Sprößling mit dem Anspruch auf Ebenbürtigkeit auftrat, fand nicht ungetheilte Zustimmung. Hier trat der Sprößling nicht nur mit dem Anspruch auf, sondern, und das war ein großes Unglück, — es fehlte ihm der Rechtstitel einer eroberten Seegeltung, als nothwendige Unterlage. Man nahm keinen Anstand, seine

Nervosität auf Schritt und Tritt zu reizen, das leistete dem Krankheitsproceß Vorschub, der innere Organismus wurde zumeist mit untergeordneten, trivialen Fragen beschäftigt, Rang- und Etikettenfragen spielten eine hervorragende Rolle, denn man war fest entschlossen, eine Ebenbürtigkeit sich nicht verkümmern zu lassen, zu deren Selbsterwerb noch nirgends Gelegenheit war.

Die erste Hauptgarnison der Marine, — von einer Flotte konnte man mit dem besten Willen nicht sprechen — war Stettin. Da lebte in den Jahren 1849—1852 ein im Wesentlichen den Kauffahrerkreisen entnommenes Corps von Seeoffizieren, die vorbehaltlich eines abzulegenden Examens den Namen „Auxiliar-Offiziere“ trugen. Sie wurden als noch nicht fest eingestellt angesehen, wie denn in der That die größere Zahl derer, die man 1848 in dieser Weise eingestellt hatte, bereits wieder entlassen waren. Zu dem Rest dieser Offiziere, einige zwanzig, gesellte sich eine kleine Zahl sogenannter Seekadetten I. Klasse, die den gleichen Rang, d. i. den des Sekondelieutenants der Armee hatten, und deren vom König verliehener Offizierrang gar keinem Zweifel unterlag. Demungeachtet fühlte man sich in gewissen Armeekreisen — am Sitz eines General-Commandos kann man es wohl so bezeichnen — nicht geneigt, das anzuerkennen; und da in einer Zeit, wo von Kriegsthätigkeit wenig die Rede ist, Etikettenfragen eine Wichtigkeit beanspruchen, die man ihnen sonst nicht einräumen würde, so bildeten hier die militärischen „Honneurs“ der Schildwachen einen Apfel der Zwietracht, und entgegen der königlichen Willensmeinung nahm der Commandant von Stettin es auf sich, jenen jungen Offizieren das Anrecht auf solche „Honneurs“ abzusprechen. Der Sturm im Glas Wasser wurde bald gedämpft, das gekränkte Offizierbewußtsein in sein Recht eingesetzt, und die Sache an sich hat kaum den Werth einer geschichtlichen Erwähnung. Und doch war sie das deutliche Merkzeichen eines Zwiespaltes, in welchem der Keim

der damals so nothwendigen Kameradschaft zwischen Armee- und Marine-Kreisen erstickt, oder doch wenigstens nicht gefördert wurde. Anstatt die Neulinge an sich heranzuziehen und sie in der Luft eines militärischen Gemeinwesens, welches unter großen Traditionen aufgewachsen war, gedeihen zu lassen, lehnte man die Gemeinschaft ab. Erst ein späterer Garnisonwechsel, der Uebergang nach Danzig, hat darin Wandel geschaffen; und da war es eigentlich schon zu spät, denn als Danzig Garnison wurde, fing das Corps der Seeoffiziere an, den Schwerpunkt seiner Thätigkeit auf dem Salzwasser zu finden.

Mit dem Eintritt der Regentschaft in Preußen hatte man es für gut befunden, sich der Grundlage der Armee-Friedens-Verwaltung — d. i. der vollständigen Trennung der Administration und inneren Oekonomie vom Commando — insoweit zu nähern, daß man für jeden der beiden Dienstzweige eine Spitze schuf, die selbständig arbeiten, in gemeinschaftlichen Dingen aber gemeinschaftlich unterzeichnen sollten. Nach Aeußerungen des Prinzen Adalbert ist die Idee auf den späteren Viceadmiral Jachmann zurückzuführen, aber die thatsächliche Unausführbarkeit, die sich bald herausstellte, gereicht ihm nicht zum Vorwurf, weil man ja nach gegebenen Armeemustern zu arbeiten glaubte, und der Meinung war, das „gemeinschaftliche Zeichnen“ trüge dem besonderen Erforderniß des Marinedienstes vollkommen Rechnung. Chef der Verwaltung wurde der Admiral Schröder, und an der Spitze des Oberkommandos — so wurde es genannt — blieb der Admiral Prinz Adalbert. Neu war nur die Trennung und Schaffung zweier nebeneinander stehender Behörden; vollständige Einheit war auch vorher nicht gewesen, denn für alle Verwaltungssachen hatte es der Unterschrift und Mitzeichnung des wirklichen Chefs der Admiralität, des damaligen Minister-Präsidenten, bedurft, der sich von dem Verwaltungsvorstand der Admiralität, damals dem Geheimen

Rath Gäbler, Vortrag halten ließ. Als mit dem Eintritt der Regentschaft ein neues Ministerium kam, und der Fürst Anton von Hohenzollern-Sigmaringen den Vorsitz hatte, war für die Admiralität eine Aenderung nöthig, denn man rechnete nunmehr auf eine umfassendere Verwirklichung der Flottenidee, für die Spitzen der großen Verwaltungskörper stand erweiterte Verantwortlichkeit in Aussicht, und der Prinz ließ sich bewegen — mit schwerem Herzen, wie er später oft ausgesprochen hat —, den Prinzregenten um eine Abzweigung der Verwaltung zu ersuchen. Dem Gesuch folgte die obenerwähnte Zweitheilung — eine Maßregel von verhängnißvoller Tragweite für das ganze Leben und Gedeihen der Marine. Von den Einrichtungen und Ueberlieferungen des Armeewesens getäuscht, glaubte man, daß eine ähnliche Trennung — denn nur um eine Aehnlichkeit, nicht um eine Gleichheit war es jetzt zu thun — auch für das Marinewesen ganz gute Früchte tragen müsse. Hätte es sich einfach um eine Fortführung des bisherigen verschwindend kleinen Betriebes mit einem Jahresbudget von einer halben Million Thaler gehandelt, so wäre die Sache vielleicht geraume Zeit ganz gut gegangen. In dem Augenblick lagen die Dinge aber wesentlich anders. Zum Abschluß eines Handelsvertrages mit den ostasiatischen Kaiserreichen sollte eine Expedition von nicht geringem Umfang ins Werk gesetzt werden. Zwei größere und ein kleineres Kriegsschiff bildeten das Geschwader, und zum Nachschub von Vorräthen nicht minder, wie zur Aufnahme von Industrie- und Handelsartikeln, wurde ein Kauffahrteischiff als Transportschiff der Expedition gemiethet. An der Spitze derselben, soweit es die nautische Führung anbetraf, stand der allein noch vorhandene schwedische Seeoffizier; da der Winter vor der Thür stand, das hauptsächlichste Schiff („Arcona") noch ganz neu in seiner Art, man in der Uebersicht des Bedarfs auch noch nicht recht klar war, so haperte die ganze Ausrüstung; man hat behaupten wollen,

bei den Ausführenden sei nicht überall der nöthige gute Wille vorhanden gewesen; dem mag sein wie ihm wolle: der Reibungs-Factor machte sich bei den zwei nebeneinander wirkenden Behörden stark geltend, sodaß der Commodore nichts Besseres zu thun wußte, als sich diesem verschleppenden System der Friktion zu entziehen, und die ganze Ausrüstung auf eigene Hand in England zu vollenden. Das war freilich nicht geeignet, den einmal entfesselten Dämon des Dualismus in der Heimath zur Ruhe zu bringen. Schärfer und schärfer gestaltete sich die Reibung der Autoritäten, und jene zur Zeit soviel besprochene Expedition war in die Heimathshäfen noch nicht wieder zurückgekehrt, als man die Unmöglichkeit der Sachlage erkannt, und, ohne zu wissen, was man Besseres eintauschen würde, mit einem Federstrich der ganzen Organisation ein Ende gemacht. An dieser war nichts, an dem würdigen Admiral Schröder, der sich ins Privatleben zurückzog, war viel verloren. An der Spitze des damaligen Militär-Cabinets stand der Oberst von Manteuffel, nachmaliger Feldmarschall und Statthalter von Elsaß-Lothringen. In der Hauptsache war es sein Einfluß, der eine Verschmelzung der Marine mit dem Kriegsministerium herbeiführte; das Ober-Commando verblieb dem Prinzen Adalbert, die Verwaltung aber sollte der Kriegsminister unter dem Titel „Marine-Minister“ führen. Darin fand der Dualismus einen noch schärferen Ausdruck, als es vorher der Fall war.

Damals glaubte man in dieser Zweitheilung von Commando und Verwaltung die Lösung eines Räthsels zu erblicken. Daß die Marine so wie sie war, weder wachsen noch gedeihen konnte, lag an der Spärlichkeit der Mittel, — „Beiräthigkeit des Fonds“ war das damals geläufige Wort; man suchte aber nach anderen Gründen; und weil die der Marine von Anbeginn innewohnenden Eigenheiten soviel Absonderliches hatten, von der Uniform, die immer ein Stein des Anstoßes blieb, gar nicht zu reden, so unterlag es nun gar keinem

Zweifel mehr, daß man sich den „exotischen Alluren“ abwenden und endlich eine wirklich preußische Pragmatik annehmen müsse.

Der Gedanke war richtig, wenn es sich nur um die Pragmatik, die altbewährte preußische Präcision in der Führung der Geschäfte, die Pflege des Corps-Geistes in den Offizieren und Mannschaften, vor Allem um die Pflege und Förderung der Disciplin gehandelt hätte; das war es aber nicht allein; es handelt sich vielmehr um die Uebertragung jener Pragmatik auch auf den gesammten Betrieb.

Schon die ersten äußerlich hervortretenden Folgen der Aenderung waren nicht sehr ermuthigend. Nicht genug, daß nunmehr in einem General die Personal-Union der beiden Verwaltungsbehörden sich vereinigte, es mußte eine für die höheren Officiere der Flotte empfindliche Maßregel hinzutreten, daß nämlich unter dem Kriegsminister selbst noch ein zweiter der Armee entnommener General die Ausführung der Verwaltungsgeschäfte übernahm.

Daß das Princip einer absoluten Zweitheilung wie in der Armee nicht ganz durchführbar sein werde, fühlte man wohl, und versuchte ein Einigungsmittel zu schaffen. In der vorhergehenden Organisation hatte man ein solches in der gemeinschaftlichen Vollziehung wichtiger Schriftstücke zu finden geglaubt. Aber statt zu einer Einigung beizutragen, hatte gerade dieses Mittel den Zwiespalt verschärft; vielleicht war es sogar der Grund des Zusammenbruchs, denn die Gegensätze hatten sich zuletzt so zugespitzt, daß selbst Formalitäten der Unterzeichnung Zwiespalt verursachten. Ein Marine-Ministerium, an dessen Spitze der preußische Kriegsminister stand, war daran nicht gebunden. Auch innerhalb der Marine fand die Sache ziemlich allgemeinen Beifall, derselbe bezog sich aber nicht sowohl auf die Eigenheit der Organisation, sondern darauf, daß der Einverleibung, der Personalunion und Zusammengehörigkeit nun auch gewiß die immer

noch angezweifelte „Ebenbürtigkeit" folgen müsse. Daß eine solche aber nur durch sauer erworbene, auf Thaten beruhende geschichtliche Ueberlieferung zu schaffen ist, daran dachten Wenige.

Was die Organisation anbetraf, so meinte man, daß ein System, unter welchem ein großes militärisches Gemeinwesen, wie die Preußische Armee gedeihen und blühen könne, auch für den maritimen Sprößling gut sein müsse.

Der Prinz-Admiral hatte sich zu fügen oder zu verzichten. Das Letztere wäre vielleicht das Bessere gewesen, denn wenn er sich auch darüber trösten konnte, daß das Heft seiner Hand fortan entwunden sei, so erschien ihm doch auch die Aussicht einer gedeihlichen Mitwirkung nur gering: das wünschte man aber nicht, und baute eine Brücke, von der er wohl glaubte, daß sich damit leben lasse.

Was bei der vorhergehenden Organisation die „gemeinschaftliche Vollziehung" gewesen war, und als Einigungs- oder Einheits-Mittel fallirt hatte, das sollte jetzt der „Admiralitätsrath" sein. Nur schade, daß beide Theile sich darunter etwas ganz Verschiedenes dachten. Das stellte sich bald heraus, und die Institution kam — einige wenige Ausnahmsfälle abgerechnet — wenig zur Geltung.

Die Sache hat unter der Firma „Marine-Ministerium und Ober-Commando" etwa zehn Jahre lang gearbeitet, mit viel Arbeit, viel Reibung, vor Allem aber mit vielem, vielem Briefschreiben zwischen zwei Dienstgebäuden, die noch nicht eine Büchsenschußweite voneinander lagen.

Eine Art von Theilung besteht zwar auch heute noch; denn der Reichskanzler ist der verantwortliche Minister auch für die Marine, und der Chef der Admiralität sein ausführender Staatssekretär; aber der letztere hat doch die Ausführung ganz allein in der Hand, plant und übersieht Alles und ist frei von dem auf Schritt und Tritt ihm an den Schößen hängenden Bleigewicht eines außerhalb stehenden,

anders denkenden, anders rechnenden und anders wollenden Verwaltungsmannes.

Auch heute hört man zwar hie und da Stimmen, daß es eigentlich anders sein müßte; namentlich macht man geltend, es sei zuviel Machtfülle in einer Hand vereinigt, und eine ähnliche Centralisation fände sich in keinem anderen Betrieb des deutschen Reiches; ohnehin stehe es im Widerspruch mit konstitutionellen Formen, daß ein stellvertretender Minister, der der Volksvertretung Rechenschaft schuldig wäre, mit dem Amte eines Oberbefehlshabers betraut sei. Es tritt der weitere Einwand hinzu, das allmälige Aufrücken eines Prinzen des Hauses erfordere eine neue Theilung der Gewalten, wie sie zur Zeit des Prinzen Adalbert und des Ministers von Roon so ersprießlich gewirkt habe.

Ueber das ersprießliche Wirken sind einige Zweifel erlaubt; die Stifter jener Einrichtung waren von ihrer Vorzüglichkeit sicher überzeugt, dagegen besteht die Thatsache, daß der erste größere Kriegssturm sie beseitigt hat, daß die heutige einheitliche Admiralität seit mehr als anderthalb Jahrzehnten besteht, und daß noch kein neu hineintretender Chef daran gedacht hat, sich der ihm gebotenen ungetheilten Autorität zu entäußern.

In dem Streben, die altbewährten Armee-Einrichtungen nachzuahmen, hatte man die Grundverschiedenheit übersehen, die dem Betrieb und Wesen beider ihren Stempel gibt. Eine Theilung von Verwaltung und Commando kann und wird nützlich sein in einem Betrieb, der jahraus jahrein sich bis in Einzelheiten immer in ein und demselben Geleise bewegt. Feste Cadres in festem örtlichen Zusammenhang, eine Verwaltung, deren Gesammtresultat nur die Multiplikation so und sovieler tausendfältigen Einzelheiten ist, sind die Grundlage des Armee-Betriebes im Frieden wie im Kriege, namentlich im Geldpunkt; der letztere tritt zurück, sobald Krieg ausbricht. Der Betrieb nimmt einen Umfang an, der jede Rücksicht auf

die Geldfrage zurückdrängt, ein großer Theil des wirthschaftlichen Treibens der Nation kommt in Mitwirkung und in Mitleidenschaft, das ganze Land wird zu einem Schauplatz von Truppen-Anhäufungen und Aufmärschen, und — was vor Allem wichtig ist: die ganze Sorge für den wirthschaftlichen Betrieb der Armee kommt von dem Augenblick an in militärische Hand. Man könnte einwenden, daß das ja im Frieden auch der Fall sei, da ja in der Person des Kriegsministers sowohl, wie in der des Chefs des Oekonomie-Departements die militärische Hand auch in der Verwaltung gesichert sei; ganz so liegt die Sache aber nicht, denn eine Freiheit des Handelns in Verwaltungs- und Verpflegungssachen erhält ein Armee-Befehlshaber erst mit der Mobilmachung und mit dem Ausrücken aus dem Bereich seines Friedensquartiers; bis dahin waren die Grenzen des Etats bindend, und zwar in so einschränkender Weise, daß bis auf die Selbstbewirthschaftungsfonds der Truppentheile auch nicht über die kleinste Summe frei verfügt werden konnte.

Ganz anders verhält sich die Sache mit dem Betrieb der Flotte. Zunächst vollzieht sich der Haupttheil desselben immer außerhalb des Landes, und weil dies der Fall ist, deshalb ist er von Verhältnissen und Begebenheiten abhängig, die man nicht in der Hand hat, die aber von Tag zu Tag auf den Betrieb einwirken, für ihn maßgebend sind, und ihn deshalb einer ewigen Veränderlichkeit preisgeben. Diese Veränderlichkeit ist deshalb die Grundlage des täglichen Lebens der Flotte; ihr muß in Allem, was auf den Betrieb einwirkt, Rechnung getragen werden, und namentlich ist eine so vollkommene Trennung von Verwaltung und Commando, wie im Armeebetriebe, nicht durchführbar. Es ist das umsoweniger der Fall, als bei der Armee der so wichtige Unterschied zwischen Friedens- und Kriegszustand bei der Flotte fast ganz wegfällt, oder doch mindestens sehr zurücktritt. Ein Bataillon auf Kriegs- oder Friedensstärke sind zwei außerordentlich ver-

schiedene Dinge; das Schiff ist im Krieg genau dasselbe, wie im Frieden; aber nicht allein seine Stärke und Ausrüstung sind dieselben, sondern, bis auf den durch den Krieg bedingten Gefechts-Akt, ist auch seine Bewegung, Thätigkeit, täglicher Betrieb von ganz gleicher Art, wie im Frieden. Zieht man ferner in Betracht, daß das ganze Leben der Flotte, vom Hafendienst abgesehen, außerhalb der Grenzen des Heimathlandes seinen Schauplatz hat, so liegt auf der Hand, daß die Friedens-Formen des Betriebes der Landarmee nicht passen, und daß etwas in diesem Fall allerdings „Fremdartiges" an die Stelle gesetzt werden muß. Es scheint auch, daß man das Eigenartige nicht ganz verkannte, denn man billigte die Schaffung eines Mittelgliedes, welches dazu dienen sollte, Reibungen und Gegensätze auszugleichen, des Admiralitätsrathes. Man hatte aber entweder übersehen, daß ein solches Mittelglied, selbst wenn es aus unabhängigen, unbefangenen und unparteiischen Räthen besteht, keine Macht der Entscheidung hat, oder man hat dem Prinzen, der sich in seiner Nothlage an den Strohhalm klammerte, pro forma ein Zugeständniß machen wollen. Zu den Geschäften, die dem Admiralitätsrath zur „Berathung" überwiesen wurden, gehörte auch die „Dislokation". Vom Armeestandpunkte ist die „Dislokation" im Frieden ein wichtiger Akt, der selbst für kleinere Truppentheile nur durch Allerhöchste Cabinetsordre unter Gegenzeichnung des Ministers verordnet werden kann. Vielleicht ist es nicht zuviel behauptet, wenn man sagt: es ist ein Akt, der wenn er im Frieden zur Ausführung kommt, alle Faktoren der Staatsverwaltung in Mitleidenschaft setzt. Unzweifelhaft ist die örtliche Verschiebung einer Division, einer Brigade, eines Regimentes oder eines Bataillons eine im Frieden nur unter außerordentlichen Umständen vorkommende Sache. Daß das Commando der in Dienst gestellten Schiffe und des gesammten Militärpersonals Sache des Oberbefehlshabers sei, erschien selbstverständlich; nachdem

man aber zu einer grundsätzlichen Zweitheilung in allen Sachen geschritten war, fühlte man, wie dem Verwaltungs-Chef das Heft aus der Hand genommen werde, wenn „Segelordres“ dem Capitel der Commando-Sachen einverleibt würden. Und doch schien es auch nicht ganz richtig, sie dem Commando zu entziehen, denn man fühlte durch, daß ein Flotten-Commando ohne Ertheilung der nothwendigen Segelordres kein Commando sei. Doch da bot sich der vortreffliche Ausweg der Cabinetsordre, und auf diesem Wege konnte ja die Mitwirkung, — weil Gegenzeichnung — des Verwaltungs-Chefs nicht fehlen.

Aber eine Segelordre ist nun eben „Dislokation“ und bedurfte einer vom Minister gegengezeichneten Cabinetsordre, und da jedes für sich gehende Schiff eine Segelordre erhielt, so wuchs mit der Vermehrung der Indienststellungen die Zahl der Cabinetsordres, deren jede die Verständigung der beiden Behörden, Verwaltung und Commando, Ministerium und Ober-Commando zur Vorbedingung hatte, und es ist leicht zu ermessen, wieviel zu dem Ende geschrieben werden mußte und geschrieben wurde. Im Lauf der Zeit gab es keine Anordnung irgend welcher Art, sei es auf persönlichem, sei es auf sachlichem Gebiet, die nicht der Vereinbarung bedurfte, und wer es nicht erlebte, hält es für unglaublich, welche Briefmassen tagtäglich von dem in der Wilhelmsstraße belegenen Marine-Ministerium nach dem Leipziger Platz, dem Palais des Prinzen und vice versa befördert wurden. Es ist klar, daß Reibungen dabei nicht zu vermeiden waren; mit solchen Reibungen wuchs auch die Abneigung gegen jede persönliche Verständigung, Meinungsverschiedenheiten mußte durch Cabinetsordres die Spitze abgebrochen, in allen Fällen aber dafür gesorgt werden, daß wenigstens der Immediatvortrag nur ein einseitiger war, weil persönlicher Widerstreit doch unmöglich in das Cabinet des Königs getragen werden durfte. Dabei kam der Umstand zur Geltung, daß das

Militär-Cabinet ein unzweifelhaftes Organ des Kriegsministers, — bei der obwaltenden Personal-Union also des Marine-Ministers — ist, daß hier also unverkennbar die spirituelle Oberbefehlshaberschaft in der Verwaltungsspitze ruhte, und daß sie von dieser ausgeübt wurde, ohne ihr nominell zu gehören, und daß, was noch schlimmer war, die meisten Entscheidungen und Ausflüsse dieser Oberbefehlshaberschaft mit den Willensmeinungen des wirklichen Oberbefehlshabers nicht übereinstimmten. Noch immer klammerte sich der Prinz an den Strohhalm des nie zusammenberufenen Admiralitätsraths, aber je mehr Werth er diesem vermeintlichen Aushülfemittel beizulegen suchte, desto geringere Neigung war auf der anderen Seite vorhanden. Schließlich kam es dahin, daß Wünsche der einen Seite ganz sicher waren, den Widerstand der anderen zu finden, daß alle Anordnungen wichtigerer Art außerordentlich langer schriftlicher Einleitungen und Besprechungen bedurften, daß dem thatsächlichen Obercommando jede Initiative verleidet wurde, und daß der an der Küste befindliche Marineapparat, der den Geschäftsbereich einer mäßigen Armee-Division damals nicht überschritt, in ihrem nothwendigsten Betrieb, persönlich und sachlich, von der Hand in den Mund lebte.

Alle Anordnungen auf dem Gebiet des Materials, wie In- und Außerdienststellungen der Schiffe stehen mit denen des Personals in so enger Wechselbeziehung, daß sie nicht zu trennen sind; sie sind das auch in Friedenszeit, — ja, man kann sagen: gerade in Friedenszeit, — der sich fortgesetzt geltend machende Mobilmachungsakt. Im Gefühl, daß eine Indienststellung eine Art Mobilmachung sei, die selbst im kleinsten Umfang von Rücksichten des Staatshaushaltes abhing, daß man die Verfügung darüber also nicht einer ganz außerhalb des Verwaltungsapparats stehenden Commandobehörde überlassen könne, wurden Indienststellungen auf Immediatvortrag des Verwaltungs-Chefs durch Cabinetsordre

verfügt. Zuweilen pflegte man vor dem Immediatvortrag die Commandobehörde zu verständigen, d. h. man setzte sie in Kenntniß, zuweilen auch nicht. Vom Admiralitätsrath war dabei in keinem Fall die Rede, und seltsamer Weise glaubte man für die Außerdienststellung eines Schiffes nicht einmal der königlichen Unterschrift zu bedürfen, denn man verfügte dieselbe in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle Kraft eigenen Amtes. Daß auch dafür der Verwaltungs-Chef sich des Allerhöchsten Einverständnisses versichert hatte, unterliegt ja keinem Zweifel, aber es war nicht konsequent in der Form.

Waren unter solchen Verhältnissen die Reibungen an der Tagesordnung, so kam auf die Dauer noch der weitere Uebelstand hinzu, daß dem immer mächtiger werdenden Verwaltungsapparat die selbständig — oder dem Namen nach selbständig dastehende Commando-Behörde unbequem und hinderlich werden mußte. Die Verschiedenheit der Anschauungen wurde von Jahr zu Jahr größer. Die Gegensätze schroffer. Wer in der Ausführung seiner Pläne nicht behindert sein will, muß den anderen über Richtung und Ausdehnung derselben im Dunkeln lassen, denn das macht ihn unfähig, sie zu stören; nur fehlte dazu die Berechtigung, und der zum wenigsten auf dem Papier vorhandene und vorgeschriebene Admiralitätsrath wirkte als stille Mahnung.

Zur Behandlung der Indienststellungsfrage trat noch eine andere Schwierigkeit, die Betheiligung des Auswärtigen Amts. Die allmälige Vergrößerung der Marine konnte sich natürlich nicht ganz im Stillen vollziehen. Jedes Schiff mehr, das sich auf dem Ocean zeigte, vergrößerte die Ansprüche und Hülfsrufe der Consuln, denen man Anfangs möglichst Zähigkeit gegenübersetzte, die man aber doch nicht ganz unberücksichtigt lassen konnte. Der Deutsche im Auslande begann, an das „Civis Romanus sum“ zu glauben, und auf die Dauer hielt man es doch für nöthig, dieser

wachsenden Zuversicht Nahrung zu geben. Auf diesem Gebiet nun entdeckte man, daß man sich da mit ganz plötzlich und vereinzelt auftretenden Ansprüchen abzufinden habe. Die südamerikanischen Republiken wollten sich in ihren Parteikämpfen nicht kontrolliren lassen, ihre Programme sind unberechenbar, mithin auch die etwa nothwendige Hülfe, die man seinen Staatsangehörigen dort angedeihen läßt. Solche Verhältnisse erforderten nicht selten Indienststellungen aus dem Stegreif. Es war dann schwer, ihre Kosten aus dem gewöhnlichen Indienststellungsfonds zu decken, und ebenso schwer war es, den persönlichen Anforderungen unbeschadet des gewöhnlichen Betriebes gerecht zu werden.

Es liegt dem Verfasser dieser Schrift fern, aus den hier gegebenen Schilderungen bestimmten Personen einen Vorwurf zu machen, oder deren Beweggründe in Zweifel zu stellen. Derselbe glaubt vielmehr, daß Alle, insbesondere die höchst und höher stehenden nur ihrer aufrichtigen Ueberzeugung gefolgt sind. Ein nicht zu leugnender Vorwurf erwächst nur dem falschen, ja, man kann sagen, dem verderblichen System. Zwischen einem System, welches den Oberbefehl der Armee in die Hand des Königs, ihrer Theile in die der Corpsführer, die Verwaltung derselben in die Hand eines mit den Faktoren der Staatsverwaltung zusammenhängenden Ministers legt, und einem System, welches zwei untrennbare Lebensadern des Flottenbetriebes der getrennten Handhabung zweier Behörden überantwortet, ist ein gewaltiger Unterschied. Nirgend liegt der Schwerpunkt so sehr im Geldsäckel, als wenn ein Betrieb unregelmäßig auftretenden überseeischen Bedürfnissen gerecht werden muß; und wo der Schwerpunkt liegt, da wächst das Machtbedürfniß, und muß dahin streben, Hindernissen, die sich ihm entgegenstellen, zu beseitigen, mögen Rücksichten der Etikette das erschweren oder nicht.

Aber ganz abgesehen von den Rücksichten auf die Person

des Oberbefehlshabers, waren die Hindernisse in der That nicht geringer Art. In der Hand des Oberbefehlshabers, mochte dies nur ein Name sein oder nicht, lag auch das Amt eines General-Inspekteurs.

In welcher Art es sich machte, daß dem Ober-Commando eine selbständige, jeder Zeit vernehmbare Stimme im Cabinet entzogen war, ist oben geschildert. Nicht so leicht zu beseitigen war die Stimme des „Inspekteurs“. Denn als solcher ist er berufen, das unmittelbare Organ des Monarchen zu sein, und er hat die Pflicht, seine Beobachtungen und Meinungen auf direktem Weg zur Sprache zu bringen. Eingedenk dieser Thatsache hat man dann auch später, als der Prinz, des Kampfes müde, das Ober-Commando dahin abgab, wo es nach seiner Meinung hingehörte, eine Aenderung gemacht und ihm das Amt der General-Inspektion mit der Clausel belassen, daß seine Beobachtungen sich nur darüber zu äußern hätten, ob der Betrieb in Einklang mit den „Bestimmungen“ sei.

So wie die Sache vorher lag, bildeten die Inspektionsberichte den Ablagerungsort aller entgegenstehenden Meinungen, die man an Allerhöchster Stelle zur Sprache bringen wollte. Es wurde nicht viel damit gewonnen, denn die Berichte gingen an den Minister zur Aeußerung, und die endgültige Wirkung und Entscheidung waren fast immer abweisend; kein Wunder, da das Concept der bezüglichen Cabinets-Ordre nicht im Cabinet, sondern im Marine-Ministerium verfaßt wurde.

Daß die zwischen den beiden Behörden obwaltende Spannung zuweilen Bemängelungen zu Tage brachte, die als solche besser unterblieben wären, unterliegt keinem Zweifel. Damit steigerte sich die Spannung, und das hatte wiederum die Folge, daß Dinge, die wohl Berücksichtigung verdienten, grundsätzlich abgewiesen wurden.

Um ein Beispiel zu erwähnen, spielte in dieser Beziehung

eine hervorragende Rolle das damals sogenannte Swinemünder Trockendock.

Zu einer Zeit, wo Kiel der Flotte noch nicht zur Verfügung stand, hatte man Einleitung getroffen, unter Berücksichtigung der Stettiner Rhederei, in Swinemünde einen Dockbetrieb herzurichten. Als Kiel aber Kriegshafen wurde, hielt der Prinz es für eine dringende Nothwendigkeit, die Verlegung des Dockes an diesen Ort in Aussicht zu nehmen. Immer von neuem und in jedem Jahr wurde die Sache in den Inspicirungsberichten zur Sprache gebracht, aber mit derselben Consequenz abgewiesen. Wie wenig die Abweisung begründet war, geht daraus hervor, daß die Verlegung später doch, und zwar noch zu einer Zeit erfolgte, wo die steinernen Docks im neuen Hafenbassin zu Kiel schon zur Verfügung standen. Als sie in Gebrauch kamen, wurden Stimmen laut, man möge nunmehr das Schwimmdock wieder nach Swinemünde nehmen, aber bis zum heutigen Tag hat eine entschiedene Meinung dafür nicht zur Geltung kommen können, ungeachtet des Umstandes, daß das Bassin, in welches das Dock gebracht werden muß, wenn es einen neuen Anstrich erhalten soll, sich in Swinemünde befindet. Wiederholt ist das Dock behufs neuen Bodenanstrichs dorthin genommen, niemals aber in Swinemünde belassen, sondern immer nach Kiel zurückgenommen worden.

Nachdem der Zustand der Reibung zwischen den beiden Behörden einmal dauernd geworden war, und der nothwendige Einfluß auf Commandosachen dadurch zu schleppend und schwerfällig wurde, half man sich, ohne es gerade auszusprechen, dadurch, daß man sich im Schoße des Ministeriums eine eigene Commandobehörde schuf. Das geschah durch eine Abzweigung der bereits vorhandenen Central-Abtheilung. Es läßt sich nicht anders sagen, als daß diese neuentstehende Unterbehörde, was das Nautische anbelangt, von einer tüchtigen Kraft geleitet wurde. Die rein militärischen Sachen fanden

16*

nicht so gute Vertretung, denn es wurden Personen dazu herangezogen, denen die volle Kenntniß des Grund und Bodens, auf dem sie sich befanden, abging. Daß an der Spitze der Abtheilung eine so tüchtige Kraft stand, war aber nicht einmal als ein Vortheil anzusehen, denn es wurden dadurch sowohl die Initiative des Ministers, der sich ohnehin mit den Einzelnheiten nicht viel beschäftigen konnte, wie die des Direktors in den Hintergrund gedrängt; der Letztere war ohnehin immer nur halb orientirt, weil ja die Berichte und Eingaben der Commandos an den Küstenorten und von den Schiffen nicht an ihn, sondern an den Oberbefehlshaber gingen. Daraus erwuchs als weiterer Uebelstand, daß ein den wirklichen militärischen Instanzenzug umgehender Schriftverkehr hervorgerufen wurde, der keineswegs dazu angethan war, der Spannung zwischen den oberen Behörden Abbruch zu thun.

Wie das System im Krieg arbeitete, darauf wird man zurückkommen müssen; wie es im Frieden wirkte, ist wohl genügend angedeutet, und wenn man in Betracht zieht, daß für Armee und Flotte die Friedensarbeit immer nur die Vorbereitung zum Kriege ist, so liegt eine Schlußfolgerung nahe.

Die Entwickelung jener Friedensthätigkeit lag hier klar am Tage, sie konnte Niemandem entgehen, der sie sehen wollte. Von allen Wirkungen die schlimmste bestand darin, daß die Maxime, wonach in einem dem Schutz und Trutz des Landes bestimmten Gemeinwesen der Oberste befehlen und leiten, der Untergebene gehorchen und willig folgen soll, allmälig, wenn auch unwissentlich, gefährdet wurde. Es konnte auf die Dauer nicht fehlen, daß die Spannung in den oberen Sphären der Flotte jedem einzelnen Angehörigen derselben bemerkbar wurden; die zwischen Wilhelmstraße und Leipziger Platz obwaltenden Meinungsverschiedenheiten wurden in den Schiffsmessen bei den Antipoden und in den Casinos

der heimischen Häfen besprochen; daß die Mehrzahl das Marine-Ministerium als die im letzten Ende obsiegende und jedenfalls an Macht überlegene Partei ansah, war kein Wunder, und mochten die militärischen Autoritäten den Satz: „die Disciplin der Offiziere sei die der Flotte“, auch noch so sehr betonen, die geschilderten Verhältnisse rüttelten daran. Man gewöhnte sich von jeder Maßregel, jeder Reform, jeder Anordnung das Pro und das Contra zu erwägen, denn daß an dem Thun und Lassen des Oberbefehlshabers in Berlin vom Verwaltungsressort scharfe Kritik geübt wurde, wußte man und fühlte das Bedürfniß, den eigenen Standpunkt festzustellen. Es ist nicht zuviel behauptet, daß dadurch in dem Jahrzehnt 60/70 — wohlverstanden unwillkürlich — der Keim einer „Fronde“ großgezogen wurde, der auf die Leistungen der Flotte nicht anders als übel einwirken konnte.

Wo das Leben, der Betrieb, die Verwaltung einer Flotte von täglich wechselnden Anforderungen abhängt, dürfen Verwaltung und Commando in der Spitze nicht getrennt sein. Sind sie es, so entsteht trotz besten Willens auf beiden Seiten ein gewisses Mißtrauen einseitigen Interesses. Wo immer sich Mängel zeigen, werden sie einseitig beurtheilt. Ob bei einem Unglücksfall mangelnde Seetüchtigkeit des Schiffes oder schlechte Führung schuld sei, wird nie entschieden. Ob ein Dampfschiff schnell oder langsam fährt, ist ein Problem, dessen Lösung naturgemäß in der Hand der Commandobehörde liegen sollte, aber nicht liegt, denn der drei- bis vierfache Aufwand an Brennmaterial ist eine Verwaltungsfrage ersten Ranges. Nur wo sich in diesen Dingen ein drittes maßgebendes Element einstellt, wie im Oberrechnungshof, da ist Gelegenheit zur Einmüthigkeit, die sich dabei auch manchmal geltend macht. Wer zeitweise über das Ganze verfügt, aber nur für den militärischen Theil die Verantwortlichkeit hat, kommt leicht in den Verdacht, den Verwaltungstheil leicht zu nehmen, und wo er ihn nicht

leicht nimmt, kommt er in den Verdacht unberechtigter Einmischung. Verfolgt man alle die Stadien, die ein Schiff durchzumachen hat, von der Kiellegung bis zum Gefechtsakt, so ist es schwer, die beiderseitigen Interessen der Thätigkeit scharf getrennt zu halten. Vereinbarung, namentlich schriftliche, führt selten zu einem befriedigenden Ziel; in vielen Fällen ist jeder geneigt, nachzugeben, fühlt aber die Unzuträglichkeit des Compromisses, der nirgends übler angebracht ist, als in militärischen Dingen.

Mancher Leser wird es seltsam finden, daß diese Dinge hier mit solcher Breite behandelt werden, denn sie gehören ja einer längst vergangenen Zeit an, und seit Jahren besitzt die Marine eine Einrichtung, mittelst deren alle jene Uebelstände beseitigt sind; das ist richtig; man irrt aber, wenn man glaubt, daß es nicht doch noch Befürworter des Alten gäbe. Sie vergessen, daß der Schöpfer jener alten Einrichtung, jener Zweitheilung in Marineministerium und Obercommando, der Minister von Roon, von der Unhaltbarkeit derselben Ueberzeugung gewann, und mittelst des bekannten Regulativs vom 15. Juni 1871 selbst die Axt an die Wurzel legte. Jenes Regulativ legte den Grund zu der Einrichtung, wie sie in der Admiralität noch heute besteht, nur in anderer Form, weil mit den damals vorhandenen Personen gerechnet werden mußte.

Als der Minister die verhängnißvolle Zweitheilung beseitigte, da lagen die Erfahrungen des französisch-deutschen Krieges unmittelbar hinter ihm. Nach allem, was schon erwähnt ist, darf man wohl fragen, wie das System sich im Kriege gestaltet und bewährt hatte.

Zu seinem Gunsten läßt sich von vornherein sagen, daß es für das Kriegsverhältniß wenigstens eine vorzügliche Eigenschaft besaß, das sogenannte „unbeschränkte Requisitionsrecht“ des Oberbefehlshabers gegenüber den Werften. Weil aber das mangelnde Einvernehmen in den Spitzen damit nicht

beseitigt, zuweilen sogar verschärft wurde, so war damit nicht allzuviel gewonnen. Im dänischen Krieg wurde die ganze Organisation zum ersten Mal auf die Probe gestellt. Was vorher von dem Ueberwiegen einseitiger Interessen gesagt wurde, fand seine erste Illustration in der Mission einer kleinen Flottille, die im Herbst des Jahres 1863 nach dem Mittelmeer ging. Als Commandofahrzeug diente das von der Marine übernommene frühere Postdampfschiff „Preußischer Adler". Dasselbe hatte alte Dampfkessel, die aber — bei der nöthigen Schonung — noch einige Dienstdauer versprachen. Die Commandobehörde fand es nicht angemessen, ein Dampfschiff mit nur bedingt kriegstüchtigen Kesseln auf eine so weite Expedition zu schicken; die Verwaltungsbehörde meinte, man könne, da ein Krieg nicht bevorstände, die Rücksicht der Wirthschaftlichkeit doch nicht ganz außer Augen setzen, und der „Adler" ging ins Mittelmeer mit alten Kesseln. Wie er während des mittlerweile ausgebrochenen Krieges im Frühjahr zurückkam und am Gefecht bei Helgoland Theil nahm, ist den Zeitgenossen bekannt. War man mit den Leistungen des Schiffes zufrieden, so war das sicherlich nicht die Schuld oder das Verdienst der Dampfkessel.

Der Fall ist nicht ohne Interesse, weil er zeigt, wie eng und in welcher Form Friedens- und Kriegsthätigkeit mit einander in Verbindung stehen. Selbst das für den Krieg vorgesehene „unbeschränkte Requisitionsrecht" hatte für einen Fall dieser Art gar keinen Nutzen.

Noch deutlicher kam die Einseitigkeit der Richtungen zum Ausdruck, als es sich um die Vorbereitungen für den wirklich bevorstehenden Krieg handelte. Schon in der ersten Hälfte des Dezember 1863 zeigten sich dänische Corvetten vor Swinemünde. Nach den Aeußerungen des Marineministers glaubte man den ersten Kanonenschuß an der Schley oder Eider etwa den 21. desselben Monats erwarten zu sollen. Der einzige damalige Kriegshafen war Danzig, und die wesentliche Vor-

bereitung für den Schutz der Küste bestand darin, daß man zwei Schiffe von Danzig nach Swinemünde „dislocirte" — man bediente sich damals schon gern militärischer Ausdrücke — und daß man diese nicht etwa in den Dienst stellte, sondern daß man ad hoc ein sogenanntes Verhältniß der Kriegsbereitschaft herstellte, d. h. also ein Verhältniß, bei dem ein Theil der Mannschaft des Präsenzstandes wohl zur Stelle war, aber ohne Schiffsverpflegung und — was die Hauptsache war — ohne wirklichen Kriegsschiffsbetrieb. Die zur Vervollständigung der Besatzungen nöthigen Reserven wurden erst im darauf folgenden Februar eingezogen, weil eine Blockade voraussichtlich doch nicht vor dieser Zeit eintreten könne. Daß man es in jener Zeit mit Reserven zu thun hatte, die überhaupt noch keine Dienstzeit durchgemacht, kam nicht in Betracht, und man verließ sich darauf, daß die dem deutschen Seemann innewohnende Gelehrigkeit das Fehlende à tempo ersetzen würde. Dabei waltete als Präses des Marineministerii ein erfahrener, in den Gepflogenheiten der alten preußischen Armee aufgewachsener, hoher Offizier. Als Jachmann den 17. März 1864 seine Schiffe gegen die dänische Escadre des Admiral van Dokkum führte, da bestanden seine Besatzungen zum großen Theil aus solchen vor etwas mehr als Monatsfrist neu eingezogenen Reserven, die in Folge des damaligen Ersatzsystems noch keinerlei militärische, geschweige denn artilleristische Vorbildung genossen hatten.

Ganz ähnlich lag die Sache mit der Indienststellung einer gar nicht unbedeutenden Flottille von Dampfkanonenbooten und einer eben solchen von Kanonenschaluppen, welche letztere noch aus der 48er Zeit vorhanden waren; sie sollten in den Binnengewässern von Rügen Verwendung finden. Um alle die Fahrzeuge zu besetzen, brauchte man eine große Menge von Matrosen und Maschinenpersonal. Die Dampfkanonenboote waren mit gezogenen Kanonen bewaffnet, deren Bedienung Geschick, Sachkenntniß und Uebung forderte. Die

Commandobehörde drang auf baldige Indienststellung, eine solche wurde aber von der Verwaltung aus wirthschaftlichen Gründen beanstandet; die Tafelgelder der Offiziere und die volle Schiffsverpflegung der Mannschaften mit dem Aufgehen der Schiffahrt eintreten zu lassen, schien zeitig genug; bis dahin legte man diese neu eingezogene Masse von Kauffahrtei-Matrosen zu Stralsund in Bürgerquartiere; man behalf sich bis zur Einschiffung mit einer ad hoc hergestellten Compagnieeintheilung, und mit einer Art militärischer Vorbildung oder Beschäftigung; das hatte nicht geringe Schwierigkeit, denn die Mehrzahl der Offiziere bestand aus ebenso neu eingezogenen jungen Schiffern und Steuerleuten, denen Militärverhältnisse und Kriegsschiffsdienst vollkommen fremd war. Es dauerte nicht lange, so remonstrirte der Magistrat von Stralsund beim Marineministerium über das lärmende Betragen der vielen Matrosen. Die Verwaltungsbehörde hielt das für eine wesentliche Commandosache und übersandte die Klage dem Obercommando, als zukünftigen Hauptquartier der noch in Dienst zu stellenden Seestreitkräfte, und der Prinz-Admiral konnte natürlich nur die Klage für voll berechtigt halten, und von neuem auf baldige Indienststellung der Seestreitkräfte dringen. Das war zu einer Zeit, wo dänische Kriegsschiffe schon seit zwei Monaten die Küste unsicher machten, wo der Uebergang bei Missunde die Räumung des Dannewerks, und die Gefechte um Oeversee schon weit zurückliegende Ereignisse waren.

Die Dänen waren uns zur See außerordentlich überlegen, und es mußte darauf gesonnen werden, Alles zu bewaffnen, was sich irgend bewaffnen ließ; als Commandofahrzeug des Oberbefehlshabers sollte die „Grille“ dienen, der jede Bewaffnung fehlte; eine solche wurde beantragt, aber von der Verwaltungsbehörde aus technischen Rücksichten Einspruch erhoben. Man behalf sich damit, auf die Indienststellung und das „unbeschränkte Requisitionsrecht“ zu warten; unter der Hand erfuhr

man, daß auf der Danziger Werft noch gezogene 12=Pfünder vorhanden seien; man „requirirte“ sie, dazu auch noch einen Schiffbautechniker (Hildebrandt) und die Armirung ging von Statten. So wenig Bedeutung den „Gefechten“ der „Grille“ beizulegen war, machten sie doch viel Redens zu einer Zeit, wo man vom Widerstand gegen die Dänen zur See so wenig zu erwarten hatte.

Ein Charakterzug der damaligen Marine=Verwaltung war nothwendiger Weise auch der, daß man sich nicht leicht entschloß, zu außergewöhnlichen Maßregeln zu greifen. So war die Dampfcorvette „Danzig“ im vorangehenden Herbst meistbietend verkauft worden, weil sie einer Grundreparatur bedurfte, die einem Neu=Aufbau fast gleichkam. Der Käufer war ein Schotte, der nach nunmehr eingetretenem Krieg, das Schiff, welches noch in Danzig lag, der Marine wieder zum Rückkauf anbot. Vom rein militärischen Standpunkt schien die Sache trotz mancher Verwaltungs=Bedenken annehmbar; man scheute sich aber vor einer Maßregel, die der Verwaltung später unliebsame Rückfrage hätte verursachen können, und der Kauf unterblieb. Das Schiff ging noch während des Krieges unter englischer Flagge in See, wurde von der japanischen Regierung angekauft, dort als Kriegsschiff verwandt und hat nach einer Reihe von Jahren bei den Japanischen Kriegswirren ein rühmliches Ende gefunden. Es ist mindestens zweifelhaft, ob die Dänen sich erlauben durften, wie geschehen, die Weichsel=mündung mit so geringen Kräften zu blockiren, wenn eine Corvette von der Armirung der „Danzig“ von Neufahrwasser aus in Verbindung mit der „Vineta“ gedroht hätte.

So machte der gewohnte Zwiespalt der Meinungen sich bis in den Krieg hinein geltend. Das unlängst erschienene Generalstabswerk befleißigt sich einer sehr wahrheitsgetreuen und objektiv gehaltenen Erzählung der Thatsachen auch auf maritimem Gebiet; daß die Preußen unter Jachmann am 17. März mit Bravour bei Jasmund, die Oesterreicher unter

Tegethoff den 9. Mai bei Helgoland schlugen, daß der vielverschrieene Hammer gefangen wurde, daß in der Ostsee noch einige kleine Scharmützel vorfielen, wird sachgemäß berichtet; wer aber fragen würde, welche strategische Combinationen dem Verhalten der verbündeten Mächte zur See denn eigentlich zu Grunde lagen, erhält keine Auskunft; eine Cooperation der Flottille wurde ungeachtet der Warnungen des General von Moltke bez. der Verwendung der ihm ungenügend scheinenden Seestreitkraft für den bei Ballegaard beabsichtigten Uebergang nach Alsen gefordert. Da es nicht angängig schien, die beiden Befehlshaber zur See und zu Lande in direkte Beziehung zu setzen, so schrieb der Prinz Friedrich Carl dringende Briefe an den Marine-Minister, und dieser konnte von Berlin aus, dem Befehlshaber der Seestreitkräfte nur Vorschläge machen. Das that nichts zur Sache, kennzeichnet aber den Charakter des Geschäftsganges. Merkwürdiger Weise war auch dem Hauptquartier in Schleswig nicht ein mit dem Seebefehlshaber in Beziehung stehender Seeoffizier, sondern ein der Verwaltung, dem Marine-Ministerio angehöriger, beigeordnet worden; und das hatte im Punkte des Briefverkehrs sehr unzuträgliche Folgen. Da der Armee-Befehlshaber seinen Briefverkehr an den Kriegsminister richtete, der ja auch Marineminister war, so mußte ein direkter Verkehr seines Stabes mit dem Seebefehlshaber natürlich seine Schwierigkeit haben, was sich im Falle Ballegaard auch geltend machte.

Dem Seebefehlshaber wurde das Verlangen gestellt, mit der Dampfkanonenboot-Flottille nach den Gewässern von Alsen zu kommen, um beim Uebergang von Ballegaard behülflich zu sein. Dabei waren, was in der Armee-Pragmatik sonst nicht zu geschehen pflegt, zwei vor allem Anderen wichtige Dinge übersehen. Entweder sprach man es nicht aus, oder man hatte es sich nicht klar gemacht, welcher Art denn eigentlich die Hülfeleistung sein solle, ob sie im Truppentransport bestand, oder ob sie als Deckung gegen feindliche Seestreit-

kräfte dienen solle, und sodann ließ man den Standpunkt des Seebefehlshabers zu sehr außer Acht und betrachtete die Hülfeleistung bei der Armee-Expedition als Hauptaufgabe der Flottille. Für den Seebefehlshaber lag aber der Hauptgesichtspunkt wesentlich anders. Der ihn bewachenden feindlichen Streitmacht zu entschlüpfen, lag nicht außer dem Bereich der Möglichkeit; eine solche ist aber bei dem heutigen Dampfbetrieb und in so engen räumlichen Verhältnissen nicht naheliegend, und es wäre ein Fehler gewesen, sie als bestimmten Faktor in Rechnung zu ziehen. Die ungünstige Jahreszeit konnte förderlich sein, und daraufhin wurden dann auch alle Dispositionen getroffen, man verhehlte sich aber nicht, daß die Ueberwältigung überlegenen feindlichen Widerstandes beim Auslaufen immerhin als Hauptaufgabe ins Auge zu fassen blieb. Daß unsere Hauptescadre — wenn man die beiden Schiffe „Arcona“ und „Nymphe“ mit einem so hochklingenden Namen belegen dürfte, — in Swinemünde auf Wache blieb, war wichtig. Ein Theil des dänischen Geschwaders war damit gebunden, und daß „Vineta“ sich noch in Danzig befand, war für den Augenblick auch nicht ungünstig, denn ihre Bewachung beanspruchte ebenfalls einen Theil der dänischen Seestreitkraft. Unter Benutzung der Peene versammelte man daher die Dampf-Flottille bei Wittow-Posthaus im Westen Rügens, um von da via Fehmarn die Gewässer von Alsen zu erreichen.

Heute klingt es fast unverständlich, und doch ist es nicht in Abrede zu stellen, daß man bei der Flottille und im Stabe derselben lediglich von der Absicht eines Ueberganges nach Alsen informirt war, denn darüber lag ein diskret gehaltener Brief des Marine-Ministers vor. Ueber die Einzelnheiten der Rolle, die man der Flottille dabei zugedacht hatte, lag nicht das Mindeste vor, ein neuer Beleg, welche Schwierigkeit man darin fand, die exakte Pragmatik auch auf das Seewesen zu übertragen.

„Da bekanntlich das Wasser nicht unser Element ist ꝛc. ꝛc.“, so lautete der Eingang der Denkschrift, welcher eine Anzahl

berufener Offiziere dem König Friedrich Wilhelm IV. vorlegte. Der Verfasser jener Denkschrift hat sicher nicht daran gedacht, welch' tiefe Wahrheit das unbedachte Wort enthalten sollte; und doch hat es sich bei der ersten Kriegsprobe bestätigt.

Der Drahtruf des Prinzen Friedrich Carl kam, als die Kanonenboote mit ihren gebrechlichen Maschinen sich kaum vor ihren Ankern hielten, eine Frist von 24 Stunden war als unumgängliche Bedingung gestellt, und damit war die Fahrt außer aller Frage, und zwar in verneinendem Sinne.

Ueber das Unterbleiben der im Hauptquartier der Armee so heiß ersehnten Hülfeleistung sind mancherlei Betrachtungen angestellt worden; sie waren dem Prinzen Adalbert nicht immer günstig, und doch lag seinerseits vielleicht nur darin ein Fehler, daß er des zu bethätigenden guten Willens halber den Gedanken jener Hülfeleistung nicht von vornherein von der Hand wies.

Inwieweit man berechtigt ist, in den Kriegsläuften auf „gutes Glück“ contra geschäftsmäßiger Berechnung zu bauen, zeigt das Verfahren der Armeeleitung, als man den Verdacht schöpfte, die Dänen seien vqn dem Plan unterrichtet. Trotz der umfassenden Vorbereitung gab man den Plan auf; und für die Armee war der Versuch eines Ueberganges bei Ballegaard nur ein Unternehmen, welches, wenn es in seinen Anfängen gelang, ganz gelingen konnte; gelang es in seinen Anfängen nicht, so waren diese mit einigen Verlusten abgethan und von der Hauptsache Abstand zu nehmen. Nicht so bei der Flotte; dort war der Beginn des Unternehmens ein Wagstück, das entweder ganz glücken oder zur Vernichtung führen mußte. Die Hoffnung, daß die Dänen schlafen und im Osten der Insel Rügen nicht beachten würden, was im Westen der Insel vorging, wäre allenfalls gerechtfertigt gewesen, wenn man Fahrzeuge hatte, die den dänischen Schiffen an Schnelligkeit überlegen waren. Das waren sie nicht allein nicht, son-

dern — Dank der wirthschaftlichen späten Indienststellung — waren die Maschinisten noch kaum auf eine sichere Behandlung jener gebrechlichen Hochdruckmaschinen eingeübt. Wo die Dänen ihre Flotte im November mobil machten (cfr. Generalstabswerk) geschah das unsererseits im darauf folgenden Februar. Dem Geschwader in Swinemünde war es nicht möglich, die in Danzig liegende „Vineta" an sich heranzuziehen, und doch waren dafür immer noch mehr Aussichten, als für eine unbemerkte Ueberführung der Flottille nach der Alsener Föhrde, und in der That ist das auch vom General Moltke dem Marine-Minister gegenüber sehr deutlich ausgesprochen worden.

Was in der officiellen Berichterstattung, trotz aller Wahrheitstreue, nicht deutlich genug zum Ausdruck kommt, ist der Umstand, der allein und vor Allem die Schuld trug, jede sachgemäße Seeunternehmung gegen Dänemark von vornherein brach zu legen. Das war der — wahrscheinlich durch die drohende Haltung Englands herbeigeführte — Mangel des Zusammenwirkens der beiderseitigen Seestreitkräfte der Verbündeten. Die Gefangennahme Hammer's und die Wegnahme einiger Ruderschaluppen sollen nicht unterschätzt werden; indeß: wenn von Seeunternehmungen die Rede ist, so machte Tegethoff's Kampf bei Helgoland im Wesentlichen den Abschluß derselben in der Nordsee. Die dänischen Schiffe räumten ihnen dort das Feld und brachten den dänischen Streitkräften in der Ostsee so starken Zuwachs, daß dem preußischen Geschwader jede Aussicht auf glückliche Unternehmungen schwinden mußte.

Es wurde damals geltend gemacht, daß die Nordsee erst bei den eigentlichen dänischen Inseln Fünen und Seeland ihre Grenze habe und daß das Kattegat noch mit zur Nordsee zu rechnen sei; vom österreichischen Admiral wurde das — soweit der Verfasser dieser Schrift unterrichtet ist, — auch anerkannt, und in Folge dessen im Hauptquartier zu Swinemünde die Hoffnung wachgerufen, daß man auf ein Erscheinen des

österreichischen Geschwaders im Kattegat rechnen könne. Da eine gegentheilige Absicht nicht ausgesprochen wurde, so war die Hoffnung nicht allein berechtigt, sondern es mußte nach allen Grundsätzen der Kriegskunst mit einiger Bestimmtheit darauf gerechnet werden.

So wollte es der Zufall, daß der Prinz sich mit dem Swinemünder Geschwader zu einer Rekognoscirungsfahrt in See befand, als ein Schreiben des österreichischen Admirals eintraf, des Inhaltes, er sei im Begriff, von Cuxhaven „nordwärts“ in See zu gehen. Die dänische Escadre hatte sich in jenem Augenblick verhältnißmäßig weit von Swinemünde entfernt, und das gerade vorherrschende böige Wetter ließ einen Vorstoß auf die Blockadeschiffe vor Danzig nicht ganz aussichtslos erscheinen. Obgleich wenig wahrscheinlich, war es doch möglich, daß der österreichische Admiral Wüllerstorf in demselben Augenblicke die ernstliche Absicht hatte, auf die über die äußerste Nordseegrenze stattgehabten Erörterungen eine Probe zu machen, und bis das festgestellt sei, hielt der Prinz sich gebunden, am Orte zu bleiben. Es stellte sich aber heraus, daß der Brief des österreichischen Admirals keinen andern Zweck hatte, als den der Erfüllung eines Versprechens, welches er bald nach seiner Ankunft gegeben, des Versprechens nämlich, den Befehlshaber in der Ostsee über die von ihm vorzunehmenden Bewegungen auf dem Laufenden zu erhalten. Da eine solche Versprechung nur Werth haben konnte im Sinne des Zusammenwirkens, da ein solches im vorliegenden Falle aber gar nicht beabsichtigt war, so wäre es unter den Umständen, wie sie sich gerade gestaltet hatten, besser gewesen, den Brief nicht zu schreiben. Eine Betrachtung, ob das vom Prinzen geplante Unternehmen in der Richtung von Danzig zweckmäßig oder rathsam war, ist gleichgültig; die Aussicht auf ein glückliches Gelingen war nur gering, aber doch nicht ganz ausgeschlossen, und wo einer Streitmacht ein so geringes Maß von Aussichten vergönnt war, da konnte es um so

weniger erwünscht sein, Unternehmungsgedanken der bescheidensten Art durch überflüssigen Briefverkehr im Keime zu ersticken.

Dem Verfasser dieser Schrift liegt es fern, gegen die österreichische Befehlsführung einen Vorwurf erheben zu wollen. Die Mittheilung war lediglich Erfüllung eines Versprechens, wohl aber ist die Frage am Platz, ob denn nicht die eigene Behörde verpflichtet war, mittelst der dazu berufenen Organe den Seebefehlshaber in der Ostsee über das, was er vom österreichischen Zusammenwirken zu erwarten habe, ins Klare zu setzen. Der Feldzug von 1864 war der erste, in welchem die junge Marine eine ernstliche Probe bestehen sollte. Wir haben dem Generalstabswerk die gerechte Anerkennung wahrheitsgetreuer Schilderung der Thatsache nicht versagt, dürfen aber bei dieser Gelegenheit auch nicht versäumen, auf eine Erzählungsweise aufmerksam zu machen, die nicht geeignet ist, das ungünstige Streiflicht, welches vom Gesichtspunkt Uebelwollender auf den vergleichsweise ruhmlosen Gang der Seeereignisse fällt, zu verwischen.

Dazu rechnen wir vor Allem die Art der Aufführung der Seestreitkräfte. Auf Seite 96 heißt es: „Preußen besaß damals: 4 gedeckte Corvetten, 4 Glattdecks-Corvetten, 1 Panzerkuppelschiff (Panzerfahrzeug)" 2c. 2c. Wenn auch bald darauf gesagt wird, daß „ein Theil" dieser Schiffe noch im Bau begriffen war, oder sich „auswärts" befand 2c., so muß die Art der Aufzählung doch irre führen. Was das hier aufgezählte Panzerkuppelschiff betrifft, so wurde es thatsächlich erst mehr als ein ganzes Jahr später von der preußischen Regierung auf der Themse übernommen. Die „Anlage 16", auf welche der Leser verwiesen wird, gibt die Aufführung der Seestreitkräfte richtig, und da findet man, daß der Oberbefehlshaber in der Ostsee den Krieg thatsächlich nicht mit 4 gedeckten Corvetten und 4 Glattdecks-Corvetten, sondern mit „einer" gedeckten und „einer" Glattdecks-Corvette begann und

daß die zweite gedeckte Corvette sich erst am 21. Mai beim Geschwader in Swinemünde einfand.

So ist es ferner buchstäblich zwar richtig, daß den 27 dänischen 23 preußische Kriegsdampfer gegenüberstanden, zieht man aber den Eindruck des Wortlautes in Betracht, so muß dieser Eindruck für jeden der Sache ferner Stehenden ein irreführender sein. Um ihn zu verwischen und durch einen richtigen zu ersetzen, genügt es nicht, daß hinter den angeführten Ziffern auf dänischer Seite die Geschützzahl 363, auf preußischer die Geschützzahl 117 steht, denn erst ein näherer und sachkundiger Vergleich der Anlagen 15 und 16 ergibt, daß in anderen Worten und in Wirklichkeit beim Beginn des Krieges an Hochsee-Kriegsdampfern den 18 dänischen, worunter 1 Linienschiff und 4 Fregatten, 3 preußische gegenüberstanden. Davon war die eine gedeckte Corvette („Vineta") unter sehr schwierigen Verhältnissen auf der danziger Rhede in Ausrüstung, ein Umstand, der von den Dänen merkwürdiger Weise ganz unbeachtet blieb. Der Hafen von Neufahrwasser, der seit jener Zeit eine Vertiefung erfahren hat, war 1864 nicht tief genug, um den gedeckten Corvetten ein Auslaufen in voller Kriegsausrüstung zu gestatten. Bestückung und Ausrüstung mit Schießbedarf mußten daher auf offener Rhede erfolgen, was zu verhindern einem einzigen, selbst schwächeren feindlichen Kriegsschiff ein Leichtes gewesen wäre. Das Schiff konnte unter solchen Umständen in den Hafen erst einlaufen, wenn der Nordwind das Wasser anstaute, und war unter diesen Verhältnissen in seinen Bewegungen sehr behindert.

Auf die dänische Kriegführung zur See wirft es kein günstiges Licht, daß sie die hier geschilderten Umstände nicht besser benutzt hat; dagegen ist es anzuerkennen, daß unsere eigenen Offiziere sich durch die beschriebenen ungünstigen Umstände in der sachgemäßen Ausrüstung des ganz neuen Schiffes nicht haben beirren lassen.

Buchstäblich läßt das Generalstabswerk von 1864 den Leistungen der Flotte Anerkennung widerfahren, mittelbar wirft es durch die Art des Vergleichs der gegenseitigen Streitkräfte auf die Führung des Seekriegs ein Streiflicht, welches nicht durchweg einen günstigen Eindruck macht. Erinnert man sich der zugespitzten Urtheile, deren das sonstige militärische Schriftwesen des Tages sich befleißigte, so fragt man, ob nur Unbekanntschaft mit den Verhältnissen oder Mangel an Wohlwollen für die noch neue Waffe, dem zu Grunde lag. Namentlich scharf waren die bald nach dem Kriege erscheinenden Urtheile artilleristischer Fachschriftsteller. Damals waren die Wirkungen der gezogenen Kanonen im Kriege noch neu, und die Begeisterung, die nach den Leistungen von Broacker und Gammelmack das Gemüth des Artillerie-Offiziers erfüllte, wohl berechtigt. Wenn man sich aber gemüßigt sah, auf derselben Grundlage auch auf die Leistungen der Flotte zu folgern, und deren Thätigkeit abfällig zu beurtheilen, so war das zu weit gegangen. Nicht absichtslos wurde hervorgehoben, wie die meisten der „23" preußischen Kriegsdampfer mit gezogenem, sämmtliche dänischen in Zahl von 26 nur mit glattem Geschütz bewaffnet gewesen seien*).

Es ist weder die Absicht dieser Schrift, die Seeleistungen des Krieges von 1864, noch das Generalstabswerk einer Beurtheilung zu unterziehen, wohl aber soll die Verantwortlichkeit des Seebefehlshabers ins rechte Licht gestellt werden**).

---

*) In einer Bemerkung unter dem Text spricht sich das Generalstabswerk über diesen Punkt zwar aus, aber nicht exakt. Dort heißt es, die dänischen Schiffe hätten lauter Vorderlader gehabt, — sowie 18- und 24-pfündige Hinterlader; in welchem Zahlenverhältniß, bleibt ungewiß.

**) Die obigen Bemerkungen haben an beachtenswerther Stelle den Eindruck hervorgerufen, als ob sie eine ungünstige Beurtheilung des Generalstabswerkes bezweckten. Dem ist indeß nicht so. Es ist eine durchaus wahrheitstreue, sachlich gehaltene Darstellung, auch der Seebegebenheiten, in jenem Werke nicht vermißt worden; und bei der

Es ist unverkennbar, daß die Offensive, deren die preußische Armeeleitung sich schon in jenem Krieg befleißigte, zurücktreten mußte und nicht zur Geltung kam, weil es an dem

---

unbegrenzten Verehrung, welche der hochseelige Prinz Adalbert dem General von Moltke entgegenbrachte, wäre mit einer ungünstigen Beurtheilung, dem Zweck dieser Schrift wenig genügt worden.

Es muß anerkannt werden, daß die Flottenleitung im Einzelnen gerecht beurtheilt wird. Das genügte aber nicht für eine richtige Auffassung der Gesammtlage, in welcher der Prinz Adalbert sich in jenem Kriege befand.

Wenn im Generalstabswerk auch gesagt wird: „Die objektive Schilderung dieser Verhältnisse, und der daraus resultirenden Ereignisse führt den aufmerksamen Leser mit genügender Nothwendigkeit zu der Schlußfolgerung, daß es der durch die Rücksicht auf England bedingte Mangel eines Zusammenwirkens der beiderseitigen Seestreitkräfte war, welcher erfolgversprechende größere Unternehmungen zur See nicht zur Reife kommen ließ," so erscheint das doch nicht ausreichend.

Vor den Augen der Welt standen die vereinten Seestreitkräfte zweier Großmächte gegen das kleine Dänemark; vor den Augen der Eingeweihten dagegen bestand nicht nur keine Vereinigung, sondern die Anwesenheit des einen Theils trug nur dazu bei, die gesammte dänische Seemacht auf den anderen, schwächeren Flügel zu drängen.

Eine deutlichere Hervorhebung dieses Umstandes wäre wünschenswerth gewesen, ebenso wie des Umstandes, daß der Prinz-Admiral, als maritimer Vertreter einer Großmacht, mit ungenügenden Mitteln der geringen dänischen Seemacht gegenüberstand, mit einem diplomatisch und politisch eingeengten Verbündeten.

Was der damalige Chef des großen Generalstabes, der General von Moltke, von der Lage der Flotte hielt, geht aus einem Briefe vom 8. März 1864 deutlich hervor. Mit Bezug auf den damals geplanten Uebergang bei Ballegaard schreibt er u. A.:

„Nun ist aber auf unsere Flotte, welche die Hauptrolle spielt, durchaus nicht mit Sicherheit zu rechnen. Sie ist nicht in der Lage, der dänischen auf offener See zu begegnen, und da dies gerade in der Richtung auf Alsen wahrscheinlich der Fall sein würde, so kann ich die Realisirung des sonst sehr ansprechenden Gedankens dieser Landung kaum für ausführbar halten." . . . . . .

Die vorliegende Schrift hatte sich dafür des Ausdruckes „Warnung" bedient, woran man Anstoß genommen hat. Wenn aber der Wortlaut es nicht bestätigt, so beweist doch der Sinn des Briefes, wie man sich in der Flottille — oder Flotte, wie es genannt wird, — einen

nöthigen Eingreifen der Flotte fehlte, so bei Ballegaard, so bei der beabsichtigten Landung auf Fünen und der in Betracht gezogenen Expedition nach Seeland. Es sind bald nach dem Kriege Betrachtungen laut geworden, die namentlich die aus=

Faktor gedacht habe, an den sie nach Moltke's Urtheil nicht heranreichte. Dies ist keine „Verkehrung der Thatsachen" wie man gemeint hat, sondern eine Bestätigung dessen, was in der vorliegenden Schrift behauptet ist.

Die Verantwortlichkeit für den maritimen Antheil an einem Kriege, wie der von 1864, übernehmen, forderte von einem Prinzen des Hauses ein nicht gewöhnliches Maß von Entsagung.

Der Prinz hat sich nicht gescheut, die Entsagung zu üben, und hat damit seinen sonstigen Verdiensten ein neues hinzugefügt.

Es gibt nur Wenige, die seinem aufopfernden Streben für die Entwickelung einer Marine nicht Anerkennung zu Theil werden lassen, aber es gab, und gibt — namentlich in einer Zeit, wo die gesunde Entfaltung der Wehrhaftigkeit zur See immer noch auf Widerstand stößt, — auch heute noch Viele, denen es dringend Noth thut, ihnen die Bedeutung einer solchen Lage zum Bewußtsein zu bringen.

Die Darstellung des Generalstabswerks ist in allen Einzelnheiten wahr und wenig anfechtbar. Dagegen ist die Beurtheilung der Lage, in welcher der Prinz Adalbert als damaliger Admiral sich befand, ein Punkt, der mit der bloßen Wahrheitstreue in den Einzelnheiten nicht erledigt ist; es ist deshalb nur im Geiste des hochseligen Herrn, wenn der Versuch gemacht wird, auf dem Schriftwege einer Wiederholung ähnlicher Lagen vorzubeugen.

Die sehr ausdrückliche Betonung, daß Preußen eine Flotte damals nothwendig brauchte, sie aber nicht hatte, ist im Generalstabswerk nicht zu finden.

Wo das Spiel ungleicher Kräfte auf einem der Nation fremden Gebiet zur Geltung kommt, führt die bloße Erzählung der Thatsachen zu irrigen Schlüssen. Es ist hier der Versuch gemacht worden, nachzuweisen, daß eine Ergänzung der Darstellungen des Generalstabswerkes in dieser Richtung wohl am Platze ist.

Es ist dringend zu wünschen, daß eine Marine-Politik, wie sie heute an Allerhöchster Stelle so lebhafte Förderung findet, in der Nation Boden gewinnt. Will man eine Lage, wie die des Seekrieges mit Dänemark, oder mit Frankreich, in Zukunft vermeiden, so dürfen Mängel nicht beschönigt, und neue Erfindungen, wie die des selbstthätigen Torpedo's, nicht überschätzt und für das Rückgrat einer Vertheidigung gehalten werden. Die bei den englischen Seemanövern

gezeichnete Bewaffnung der Kanonenboote mit Hinterladern betonten und mit Rücksicht darauf eine ausgeprägtere Initiative Seitens der Marineleitung vermißten. Solche Klagen waren ebenso leicht ausgesprochen, als sie der Begründung entbehrten. Die Seekriegskunst fordert offensives Verhalten in viel höherem Grade, als die zu Lande; gerade deshalb aber fördert sie in ebensoviel höherem Grade einen danach bemessenen Zuschnitt und eine darauf hinzielende Vorbereitung. Beides hat gefehlt, wie es schon im ersten dänischen Krieg gefehlt hatte, und auch in diesem Fall ist die Erkenntniß erst nach dem Kriege oder aber beim Ausbruch desselben, d. h. zu einer Zeit gekommen, wo es zu spät war.

War der Feldzug von 1864 reich an glänzenden Erfolgen, so fehlte es doch auch nicht am Gegentheil, sofern man aufgegebene Unternehmungen dahin rechnen darf. Und aufgegeben mußten sie werden aus dem einfachen Grunde, weil es abermals, — wie schon im ersten Krieg, — an einer

---

gemachten neuesten Erfahrungen beweisen dies zur Genüge. Wir schreiben dies 1891.

Die Zahl derer, die eine Seevertheidigung ernsthaft nehmen, ist nicht allzu groß im deutschen Reich; an Jugend-Begeisterung für Alles, was See und Flotte betrifft, fehlt es keineswegs; woran es noch fehlt, das ist der Beifall der ernsten Männer, die den Stoff ihrer Belehrung in den Generalstabswerken suchen; und wer in diesen zu lesen hat, daß in einem von zwei Großmächten geführten Seekrieg für ein Zusammenwirken der in der Ost- und Nordsee befindlichen Flotten der Verbündeten strategische Combinationen überhaupt nicht bestanden hätten, kann nicht befriedigt sein.

Es ist zur Lehre geworden, das Deutsche Reich sei in der Lage, sich eine Seevertheidigung mit geringerem Aufwand zu schaffen, als seine Nachbarn, weil man ohne die Bürde einer veralteten Flotte vor den neuen Erfindungen stehe; aber es ist eine Täuschung, und je eher man es als solche erkennt, desto besser wird es sein. Schiff für Schiff, Fahrzeug für Fahrzeug, Kanone für Kanone, und Mann für Mann ist hier der Maßstab, wie in allen Kriegsfragen; die „Führung im Torpedowesen“ ist ganz gut; sie ist aber nicht Alles, und wohl dem Reiche, wenn das eingesehen wird.

den Anforderungen gewachsenen Flotte fehlte. An erneuten Anstrengungen, eine solche zu schaffen, hat es denn auch nach jedem Kriege nicht gefehlt; dieselben haben aber niemals angedauert, es ist vielmehr unverkennbar, daß neue Kriegsdrohungen die allgemeine Aufmerksamkeit und das Interesse der Nation auf die Verstärkung der Landmacht und nicht auf die der Seemacht lenkten. Und so wird es wohl auch noch weiterer ähnlicher Erfahrungen bedürfen, um die Erkenntniß zu völligem Durchbruch gelangen zu lassen. Daß eine solche Erkenntniß nöthig ist, scheint unzweifelhaft, denn das Reich bedarf einer Flotte, die im Verhältniß steht zu seinem überseeischen Besitz, zu seinem schwimmenden Eigenthum, und zu seinem überseeischen Ein- und Ausfuhrbedarf; einer Flotte sodann, die im richtigen Verhältniß steht zu den strategischen Erfordernissen seiner Küstenbildung, zu der damit verbundenen Landesgefährdung und der Seestellung drohender Nachbarn.

Dazu bedarf es aber selbständiger Entwickelung und vor Allem der Fernhaltung und Widerlegung von Anschauungen, die in der Flotte nichts anderes erblicken können, als ein kostspieliges, der Nation zur Liebhaberei gewordenes Schaustück, deren letzte Wirkung doch nur auf eine Schädigung der Landmacht hinauslaufe.

„Kameraden von der Flotte zu haben, ist eine schöne Sache“ äußerte ein preußischer, im österreichischen Feldzug nachmals berühmt gewordener hoher Offizier gegen den Verfasser dieser Schrift, nicht lange vor dem Ausbruch des dänischen Krieges, „aber nichts für ungut, Herr Kamerad, Sie müssen mir zugeben, die Flotte hat noch nichts genützt, und ich sage Ihnen, glauben Sie es mir, sie wird auch nichts nützen!“

Daß sie nöthig war, zeigten schon die Ereignisse um Rügen, Alsen, Fünen und Seeland, daß sie nur wenig genützt hat, war die Folge der vorher geschilderten Ansichten; und solche Ansichten waren keineswegs vereinzelt; hätte es sich dabei um die Meinung einzelner, noch so bedeutender Per-

sonen gehandelt, so wäre das nicht von Belang gewesen; aber es waren die Anschauungen einer ganzen Klasse, sofern man nicht sagen will, mehrerer Klassen, des einflußreichsten Theiles der militärischen Umgebung des Hofes. Das Erstere war das bei Weitem Schlimmere, weil in einem Staate, wie dem preußischen, die militärischen Vertreter einer ruhmvollen Ueberlieferung in erster Reihe den Beruf haben, einem Kriegswerkzeug, welches neu ersteht, und welches so hervorragend des Geistes der Offensive bedarf, diesen Geist mitzutheilen. Das geschieht nicht durch vornehme Zurückhaltung, sondern durch aufrichtiges enges Anschließen, Anerkennung der Waffengemeinschaft und Erkenntniß der gemeinsamen patriotischen Ziele.

So wenig die Flotte im Krieg von 1864 zur Geltung gekommen war, so trug sie doch einen Hauptgewinn davon, denn der Wiener Frieden machte Kiel zum Bundeskriegshafen, und als die Gasteiner Convention eine Besitztheilung der Herzogthümer herbeiführte, und Holstein in österreichische Obhut genommen wurde, behielt es diesen Charakter unter gemeinschaftlicher Besetzung. An die Anlage eines wirklichen Kriegshafens mit den dazu nöthigen Einrichtungen konnte erst der Norddeutsche Bund, das Ergebniß des österreichischen Feldzuges, denken, und auch dann bedurfte es der Beseitigung noch so mancher Zweifel, ehe zur Ausführung geschritten werden konnte.

Was den österreichischen Feldzug selbst betrifft, so folgte er zu rasch auf den dänischen, als daß in dem Bestand und, — was hier in Frage kam, — in der Bündnißfähigkeit der Marine, sich ein erheblicher Wechsel hätte vollziehen können. Daß die mittelbare Vertheidigung von Kiel und Wilhelmshaven (zu jener Zeit noch Heppens) unseren südlichen Verbündeten überlassen blieb, hat uns damals wenig Sorge gemacht. Die Kürze des Feldzuges verhinderte auch, daß die Wirkung des Mißerfolges von Lissa mit auf unsere Rechnung kam, und

daß Tegetthoff keine Gelegenheit hatte, sich vor Helgoland auch einmal gegen die alten Verbündeten zu versuchen.

Auf dem Ocean befanden sich „Vineta“ und „Dandolo“ in unmittelbarer Nähe, was auch zu Zeitungsgerüchten Anlaß gab. Nur schade, daß die Landenge von Panama sie trennte und jede feindliche Begegnung zwischen ihnen ausschloß. Der Glanz der Erfolge auf den böhmischen Schlachtfeldern zog jede Aufmerksamkeit von der Küste ab; der Prinz-Admiral begnügte sich mit der Theilnahme an den Thaten der zweiten Armee, und Niemand dachte daran, daß die See-Ereignisse uns selbst berühren, und in Ost- und Nordsee eine Fortsetzung haben könnten; und doch war eine solche Möglichkeit nicht ausgeschlossen, auch wenn der Krieg auf die drei Mächte beschränkt blieb, die ihn begonnen hatten.

So endete abermals ein Krieg, der in seinen Wirkungen der Marine und ihren Freunden zwar großen Gewinn brachte, ihren Gegnern aber zu der Bemerkung Anlaß bot, daß man sich wiederum ohne die Mitwirkung von Seestreitkräften beholfen habe.

Thatsächlich war nichts dagegen einzuwenden; aber wie das so leicht und so oft geschieht: man beging auch hier den Fehler, von der zufälligen Gestaltung der Thatsachen im gegebenen Fall auf allgemeine Grundsätze zu folgern. Für keine Sache ist die Verwechslung von „weil“ und „obgleich“ so folgenschwer gewesen, wie für die Bestrebungen zur Errichtung einer deutschen Flotte. Der Frieden, in dem der siebenjährige Kampf des großen Friedrich seinen Abschluß fand, die Errungenschaften des Wiener Congresses, der nachmalige Wiener (1864) und der Prager Friede (1866), sie alle waren das Ergebniß von Kämpfen, in denen man der eigenen Seetüchtigkeit hatte entbehren können. Wie uns in dieser Beziehung der Schuh drückte, war in den beiden dänischen Kriegen zwar ziemlich deutlich zum Ausdruck gekommen; zuletzt gaben aber doch die größeren Ereignisse den Ton, und

die spätere Berührung mit einer Seemacht ersten Ranges sollte die kümmerlich aufgewachsene Flotte manch' scharfes Urtheil ernten lassen.

Daß der Oberbefehlshaber der Marine sich bei jedem Kriegsausbruch in ein Hauptquartier der Armee begab, kennzeichnet die Art ihres Wachsthums trotz des Aufschwunges, den die öffentliche Meinung nach jedem Friedensschluß genommen hat. Von nicht zu unterschätzendem Einfluß auf diese öffentliche Meinung war die Schriftstellerei. Von ihr kann man wohl sagen, daß sie das Möglichste zu leisten suchte; es ist aber ebenso unverkennbar, daß sie zuweilen über das Ziel hinausschoß und in manchen Fällen Erwartungen hervorrief, die wohl dazu dienten, die Gemüther zu erregen und zu entzünden, deren Nichterfüllung aber niederschlagend wirken mußte.

Es ist hier nicht die Stelle, den Anerkennungen, welche der Armee nach dem französischen Feldzuge zu Theil geworden sind, noch neue hinzuzufügen. Dem Verfasser dieser Schrift ist es beschieden gewesen, als Seeoffizier mit verschränkten Armen jenen Ruhmesthaten zuschauen zu müssen, die Thatenlosigkeit der Flotte erörtern und in nicht seltenen Fällen verurtheilen zu hören. Sonderbar genug, daß die schärfste Beurtheilung in der Regel da laut wurde, wo man zur Friedenszeit für eine Flottenentwickelung am wenigsten Ernst und nur laue Fürsprache hatte. So ist es noch heute, und es ist zu befürchten, daß der nächste Krieg die gleichen Erscheinungen zeigt. Eine Vertheidigung, die in allen ihren vorbereitenden Schritten jedem Uebergang in den Angriff von vornherein entsagt, öffnet dem Mangel an Selbstvertrauen Thür und Thor; und wenn ihr Personal aus lauter Helden und Haudegen bestände, würde der Instinkt des „Draufgehens“, den man heute „Schneid“ nennt, schon in der Wurzel verkümmert sein. Das Großmachtsgefühl verschlimmert die Sache wesentlich, weil es dem Auftreten einer ungenügenden

Streitmacht den Stempel der Anmaßung verleiht, und weil Anmaßung ohne genügenden Hinterhalt von Mitteln der Lächerlichkeit verfällt.

Der Friedensbetrieb einer Flotte hat Eigenheiten, deren Pflege dem Kriegshandwerk nicht in jeder Beziehung förderlich ist. Der Erhaltung des Materials muß in der Marine ein viel größeres Maß von Sorgfalt, Zeit, Kräften und Denkarbeit gewidmet werden, als das im Kriegswesen zu Lande der Fall ist. Man darf hierbei nicht an die aufreibende Arbeit der geistigen, wie der körperlichen, des Compagnieführers denken; sie ist in beiden Zweigen des Kriegswesens so ziemlich dieselbe, und nur unähnlich in Aeußerlichkeiten. Sehr erheblich im Vordergrund steht dagegen im Seewesen die Schiffs- und Geschwaderführung. Sie nimmt vom ganzen Friedensbetrieb im Punkte der Erhaltung des Materials den Löwenantheil in Anspruch. Wer sich der Anfänge unseres verhältnißmäßig jungen Kriegsseewesens erinnert, weiß, in welchem Maße der Schwerpunkt alles Denkens und Handels weit weniger im eigentlichen Kriegshandwerk, als in der Navigation lag. Weil sie eine Wissenschaft ist, die auch dem Ungelehrten Gelegenheit gibt, aus den Hauptgesetzen der Mathematik und Astronomie unmittelbaren praktischen Nutzen zu ziehen, weil aber zu ihrer nützlichen Ausübung doch eine Fertigkeit gehört, die von Talent abhängt, so kann sie leicht als Selbstzweck angesehen werden. In der Kauffahrtei ist denn eine solche Anschauung auch ganz gerechtfertigt. Wem die Fertigkeit abgeht, für den ist dort kein Platz, es sei denn in den untergeordnetsten Handleistungen. Anders liegt die Sache beim Kriegsseewesen. Hier steht die der Person eigene kriegerische Tugend im Vordergrund. Das in draufgängerischen Neigungen zu Tage tretende zerstörende Element drängt den so sorgsam gepflegten Erhaltungstrieb zurück; die mühsam erworbene, mit Liebe gepflegte Kunst der gefahrmeidenden sicheren Fahrt kann zum Laster werden,

weil sie der freien Entfaltung kriegerischer Tugend zum Hemmschuh wird.

In dieser Beziehung war es für die Anfänge der Marine nicht günstig, daß eine ganze Reihe von Jahren der maßgebende Ton von einer Mehrzahl von Personen ausging, deren ganze Vergangenheit dem Kriegshandwerk fremd war. So vortrefflich der Ruf, dessen die königlich preußischen Navigationsschulen sich erfreuten, ebenso mißlich war es, die abgelegte Prüfung auf solcher Schule zum fast alleinigen Maßstab des Könnens bei einer für Kriegszwecke bestimmten Anstalt zu machen. Dies ist in den ersten Jahren aus den schon erwähnten Gründen unleugbar geschehen, und der Umstand, daß ein Navigationsdirektor — wenn auch früher Seeoffizier, — die unmittelbare Führung an der Küste erhielt, trug nicht wenig dazu bei.

Es war eine unausbleibliche Folge gerade dieses Umstandes, daß unter den das Marine-Offizier-Corps bildenden Elementen eine stellenweis ganz verkehrte Berufsauffassung Platz griff. So waren die Offiziere der Marine-Infanterie fast ausschließlich der Armee entnommen; ihre einzige Berufskenntniß war das Waffenhandwerk, wenn auch nur ein sehr einseitiges; demgegenüber suchte und erkannte der damalige Seeoffizier, — vielleicht umsomehr, weil er nur Hülfsoffizier war — seinen Stolz in nautischer Ueberlegenheit, namentlich im Punkte der geliebten Navigation, der Besitz eines Sextanten galt für hoch erhaben über dem einer „Plempe", und der Trugschluß, daß Jene die eigentlichen Kämpfer und berufenen Helden der Seeschlacht, diese nur die verdienstvollen und nützlichen Schiffsführer seien, ist in der That ganz geraume Zeit behauptet und geglaubt worden.

Und dies war möglich, obgleich die Schaffung eines Infanterie-Bataillons in der Marine von ganz entgegengesetzten Gesichtspunkten erfolgte. Es ist dies der Punkt, um den, wie man wohl sagen kann, das innere Seelenleben der Marine

sich lange Jahre hindurch gedreht hat, und der, aus inzwischen eingetretenen anderen Gründen, noch heute zu einer festen Gestaltung nicht gelangt ist. Daß es noch immer nicht der Fall ist, hat man nicht zum Wenigsten jenen irrthümlichen Anschauungen zuzuschreiben, die in den ersten Entstehungsjahren den Geist des größeren Theiles des Seeoffizier-Corps beherrschten. Hier mußte es erwähnt werden, weil es ein Punkt ist, der dem Leben und Wirken der Flotte in Kriegs- und Friedenszeiten seinen Stempel aufgedrückt hat.

Es wird wohl von keiner Seite bestritten werden, wie das, was man „militärische Initiative" nennt, so ziemlich auch die Grundlage jedweden kriegerischen Erfolges ist. Sie allein schafft den Standpunkt, von welchem man dem Gegner das Gesetz gibt. Wer sie aus der Hand gibt, oder — was dasselbe sagen will, — wer sich in die Lage bringt, sie nie in die Hand zu bekommen, begibt sich von vornherein jeden Erfolges, denn er rechnet fortwährend mit dem Gedanken einer schon halb verlorenen Sache. So ist es im Kriege, wo das wirkliche Machtverhältniß sein Recht fordert, und wo die sogenannten „Imponderabilien", d. h. die dem Personal innewohnenden Kräfte der Moral und kriegerischen Tugend vor einem zu ungleichen Machtverhältniß doch zurücktreten. Namentlich geschieht dies, wenn ihre Friedenspflege sich nur auf Theorie und nicht auf wirkliche Macht stützt.

Daß die Flotte im letzten französischen Krieg bedeutungslos blieb, ist eine Thatsache, und wenn nach dem Friedensschluß und der Rückkehr der Truppen von der Flotte überhaupt gesprochen wurde, dann war ein allgemeines Achselzucken an der Tagesordnung. Dabei kann man nicht behaupten, daß die öffentliche Meinung es an Wohlwollen hätte fehlen lassen; es waren nur die „Feuerbrände", die ihre Entrüstung äußerten, daß die Flotte kein Sedan aufzuweisen hatte, sonst war man für die kleinen Scharmützel, die hier und da vorgefallen waren, sehr dankbar; mit einer Genugthuung und Wärme,

die seinem Herzen Ehre machte, erwirkte der Prinz an Allerhöchster Stelle Auszeichnungen für die Betheiligten; daß Großes und Kleines dabei über einen Kamm geschoren wurde, war nicht seine Schuld, denn auch für Waffenthaten gab es eine Schablone, die der unbefangenen Würdigung Schranken setzte.

Aufmerksamen Beobachtern konnte es nicht entgehen, wie bei Anfang des französischen Krieges das, was man am besten wohl „Siegesvertrauen“ nennt, eine verhältnißmäßig zarte Pflanze war. Trotz der vorangegangenen glücklichen Feldzüge, war man in den Erwartungen noch ziemlich bescheiden. Die den ersten Waffengängen vorangehenden Armeebefehle athmeten noch eine gewisse Vorsicht. Das Vertrauen, mit dem sich deutsche Truppentheile einer selbst fünf- bis sechsfachen Ueberlegenheit gegenüberstellten, kam erst, nachdem die feindliche Hauptarmee niedergeworfen war. Und wer wollte behaupten, daß das anders sein kann? Blickt man zurück auf die Ueberlegenheit, welche die britische Flotte sich in den Revolutionskriegen auf dem Meer erobert hat, so trifft man auf dieselbe Erscheinung. Erst Abukir und Trafalgar mußten vorangehen, ehe es dahin kam, daß ein einziges englisches Linienschiff einem zehnfach überlegenen russischen Geschwader in der Ostsee die Stirn bot. Das unbegrenzte Siegesvertrauen ist eben eine Pflanze, der nicht bloß papiernes Bewußtsein und haranguirende Ueberredung des Paradeplatzes, sondern wirklich brauchbare Macht zu Grunde liegen muß. Hausbackene Kraft ist in diesem Punkte der beredteste und überzeugendste Faktor; die Pflanze des Siegesvertrauens gedeiht nicht auf einem bloß mit den Feinheiten der Kriegskunst oder der Explosivmittel gedüngten Boden; daran zu glauben, ist ein verderblicher Irrthum und eine Neigung, der heutzutage leider hier und da gehuldigt wird.

Wer wollte behaupten, daß die seemännische Bevölkerung kriegerischer Tugend weniger zugänglich sei, als die des Landes,

aber ebensowenig kann man behaupten, daß die dem Menschen innewohnende kriegerische Tugend allein genüge, einer Armee das Selbstbewußtsein unfehlbaren Erfolges, einer Flotte das unbeschränkte Siegesvertrauen zu geben. Die starken nicht minder, wie die schwachen Seiten in der Lebenskraft einer Nation, werden sich in gleichem Verhältniß auch in jedem ihrer Theile finden; immer sind die Menschen, aus denen die Wehrkräfte sich zusammensetzen, dieselben, und Sache der Staatsleiter ist es, durch geschickte Eintheilung und Führung, durch Gewährung guten und ausreichenden Werkzeugs, die starken Seiten nutzbar, die schwachen aber verschwinden zu machen.

Es ist unbillig, Vorkommnisse irgend welcher Art anders, als unter diesem Gesichtspunkt zu beurtheilen. Wo eine weise Art der Verleihung von Anerkennung und Auszeichnung so vortrefflich geordnet ist, wie in den Ländern deutscher Zunge, wo also auch dieses Hülfsmittel noch als Hebel wirkt, da kann bei guter natürlicher Grundlage die Entfaltung kriegerischer Tugend nicht so schwer sein, nur darf in der Zahl kein zu bedeutender Rechenfehler gemacht werden. Eine kleine dänische Armee kann gegen zwei deutsche Großmächte wohl eine Zeit lang Düppel vertheidigen, sie weiß aber, daß ihre Tage gezählt sind, wenn nicht Hülfe kommt. Auch günstige Zufälle spielen eine Rolle, heute wie früher; nur wird man finden, daß auch sie dem Starken immer mehr Gunst erweisen, wie dem Schwachen.

Es ist dies ein Grund, jeder, auch der geringsten Auszeichnung des Schwachen, doppelte Anerkennung zu Theil werden zu lassen und seine Zurückhaltung mit größerer Nachsicht zu beurtheilen. Der dänische Commodore hatte bei Helgoland über Tegethoff nicht gesiegt; er war aber auch nicht geschlagen worden, und doch verließ das dänische Geschwader die Nordsee, weil die Oesterreicher Zuzug bekamen, und es vortheilhafter schien, sich in der Ostsee auf die sechsmal schwächeren preußischen Seestreitkräfte zu werfen.

Geht man auf den ersten dänischen Krieg zurück und betrachtet das kleine Gefecht von Brüsterort, so kann man schwanken zwischen den Gefühlen der Nachsicht und der Anerkennung. Wer in der Sache bloß einen Kampf sieht zwischen einem mit Dampfkraft versehenen preußischen Kriegsschiff und einer dänischen, auf Segelkraft beschränkten „Kutterbrigg", glaubt seine Nachsicht zu sehr in Anspruch genommen. Wer aber weiß, daß es sich auf preußischer Seite um ein Schiff handelte, von dessen Bemannung noch keiner einen scharfen Schuß gethan, auf dem die Rapperten der wenigen Geschütze schon bei den ersten Schüssen ihren Dienst versagten, wird die dem Commandanten zu Theil gewordene Anerkennung voll gerechtfertigt finden.

Wunderbar genug, daß dasselbe Dampfschiff, nur etwas anders bewaffnet, noch 15 Jahre später der Hauptvertreter preußischer Seestreitkraft in der Nordsee war. Das Hauptergebniß des Schaffens während jener Zeit waren eben nur die schon erwähnten drei gedeckten und eine Glattdecks-Corvette gewesen, und es ist wohl erklärlich, daß bei so geringer Schöpfung in den Kriegsmitteln auch die Kriegskunst der Menschen keine Riesenschritte machte.

Als der König 1864 die Drahtmeldung erhielt von dem Gefecht bei Jasmund und dem Rückzug seiner Schiffe nach Swinemünde, schrieb er die Bemerkung darauf: „also eine rückgängige Bewegung?" Eine solche war es unzweifelhaft, konnte unter den obwaltenden Umständen auch nichts anderes sein, denn es hatten, streng genommen, nur zwei und ein halbes gegen sieben feindliche Schiffe gestanden; deshalb hatten alle Theilnehmer die ihnen gewordene Anerkennung in vollem Maße verdient. Eine rückgängige Bewegung war eben das, wozu man sich mit dem besten Willen aufzuschwingen vermochte. Das Siegesvertrauen war ein Ding, welches der Flotte auch im zweiten dänischen Krieg noch nicht beschieden sein sollte; dieselbe Art von Bewegungen wiederholte sich noch

öfter und in kleinerem Maßstabe, aber der preußischen Wehrkraft zur See hatte der ganze Ernst des Wollens bis dahin noch gefehlt, das Können blieb weit hinter der Forderung zurück, und der Mehlthau der Ohnmacht verhinderte jeden Aufschwung zu irgend einem Gefühl, welches dem Siegesvertrauen auch nur ähnlich gewesen wäre. Die öffentliche Meinung, amtlich wie nichtamtlich, begnügte sich mit einer verschämten Zufriedenheit über das, was geschehen war.

Läßt man den Blick vom ersten zum zweiten dänischen Krieg schweifen, so übergeht man einen Vorgang, der für das Leben und Wirken des Prinzen Adalbert bezeichnend, für das innere Leben der Flotte von nicht zu unterschätzender Wichtigkeit war: das Landungsgefecht von Tres Forcas.

Es ist hier nicht die Stelle, um sich über die näheren Umstände zu verbreiten, die zu jenem Hergang den Anlaß boten. Hier soll es nur angeführt werden als eine der Staffeln, auf denen das junge Marinewesen seine Kriegskunst zur Geltung zu bringen, die Sprößlinge kümmerlicher Macht an eine Feuertaufe irgend welcher Art heranzubringen suchte. Alle Ehre dem Andenken damaliger Zeitgenossen, aber man kann nicht behaupten, daß der Veranstalter jenes kleinen Kampfes an afrikanischer Küste vielen Dank davon geerntet hätte. Es war das eine Zeit, wo nach fast vierzigjährigem Frieden das einzelne Menschenleben höher wog als später, eine Zeit, wo das Streben der „Erhaltung“ dem Führer einer kleinen Schar mehr zu gelten hatte, als das des rücksichtslosen Opferns, noch dazu für kleinen Einsatz. Von 66 gelandeten Personen zählte man nach der Rückkehr 25 Todte und Verwundete, unter Ersteren des Prinzen Adalbert eigenen Adjutanten, und unter Letzteren den Prinzen selbst. Etwas Anderes als einen Rückzug konnte auch der günstigste Verlauf der Sache nicht bringen, danach wurde ihr allgemeiner Werth bemessen. Es waren nicht die heitersten

Mienen, deren der „unternehmende Vetter“ sich bei der Rückkehr in die Hauptstadt zu versehen hatte; und doch: wer wollte es leugnen, in einer Marine, die sich nach Kriegsruhm zu sehnen anfing, wie der Hirsch nach dem Wasser, wirkte die kleine Affaire wie erfrischender Thau nach langer Dürre. Im Feuer tiraillirende Matrosen waren eine neue Erscheinung; warum solch' Handwerk das ausschließliche Recht der Landsoldaten sein müsse, das hatte sich Niemand recht klar gemacht, und doch Jedermann geglaubt; an die Verbreiterung des Dogmas zu glauben, wollte nur Wenigen in den Sinn, und vielleicht ist es doch nicht nur Lapsus calami, wenn noch militärische Schriftsteller der neuesten Zeit den Löwenantheil jenes Gefechts den Infanteristen des Seebataillons zuschreiben, die doch nur in ganz geringer Zahl daran betheiligt waren.

Kriegsläufte waren vom zweiten Dänischen bis zum Französischen für die Flotte nicht zu verzeichnen, große Fortschritte der Entfaltung auch nicht, wenngleich die Zahl der Corvetten gewachsen war, und sich auch Schlachtschiffe neuer Art in Gestalt von drei ganz beachtenswerthen Panzerschiffen eingefunden hatten.

Hatte der so plötzlich ausbrechende Krieg von 1870 die ganze Welt überrascht, so war das in noch höherem Grade der Fall für die Flotte. Was sich gegen Dänemark zu schwach erwiesen hatte, was als Hülfsmacht gegen Oesterreich zu gering befunden war, sah sich jetzt einer Flottenmacht ersten Ranges gegenüber. Merkwürdiger Weise sollte es sich so fügen, daß der Kern der kleinen preußischen Seestreitkraft, ein Panzergeschwader von drei Schiffen, unter Führung des Prinzen Adalbert, sich dem gewaltigen Feind gegenüber in einer streng genommen gar nicht ungünstigen Angriffsstellung befand. Es ist hier kein Anlaß zu Betrachtungen, ob man Vortheil daraus hätte ziehen können, da man dem Geschwader, über welches der Admiral Dieudonné damals zu verfügen hatte, nicht so

ganz unebenbürtig war, und wenn Lord Granville warnte, weil jener „something violent“ im Schilde führe, so hatte das nur gerade soviel Werth, als man dem beimessen wollte. Genug, daß unser Geschwader allen etwaigen weiteren Folgen seiner vorgeschobenen Stellung auf Befehl des Königs entzogen und zur Vertheidigung Wilhelmshavens zurückberufen wurde: eine rückgängige Bewegung, die vielleicht nöthig, aber doch nicht geeignet war, Angriffsneigungen, die im Geist der Flotte keimten, zu frischer Entfaltung zu bringen.

Aehnlich wie daheim, lagen die Machtverhältnisse natürlich auch auf den auswärtigen, überseeischen Stationen. Die zweifelhafteste Beurtheilung erfuhren im Auge der öffentlichen Meinung, namentlich vom militärischen Standpunkt die Vorgänge in Ost-Asien. Das dortige Machtverhältniß war keineswegs günstig; es war ein Verhältniß, wie seiner Zeit Preußen zu Dänemark im zweiten dänischen Krieg. Rechnet man Alles zusammen, was Frankreich in dortigen Gewässern an größeren und kleineren Fahrzeugen musterte, so standen „Hertha“ und „Medusa“ gegen etwa 26 Fahrzeuge französischer Flagge. Daß ein solches Machtverhältniß sich nicht auch auf jeden einzelnen Ort des Zusammentreffens erstreckte, liegt auf der Hand. In diesem Punkt war man über die Dinge, wie sie sich in so entfernt liegenden Orten gestalteten, bei uns nie ganz genau orientirt. Sei dem, wie ihm wolle, man vereinbarte eine Art dauernden Waffenstillstand, der an maßgebender Stelle genehmigt wurde; daß derselbe für Rhederei und Handel einige Vortheile gehabt, ist wohl nicht zu leugnen; für die Streitkräfte bedingte er eine Thatenlosigkeit, die nicht geeignet war, einer Kriegsheiterkeit Nahrung zu geben, die vielmehr so manche düstere Erscheinung zu Tage brachte. Daß französische Geschichtschreibung sich der Sache nicht gerade in freundlichem Sinn bemächtigt hat, ist kein Wunder. Noch vor wenigen Jahren erschien eine Schilderung aus der Feder eines französischen Diplomaten, die von Un-

wahrscheinlichkeiten strotzte. Indeß nahmen auch deutsche Zeitungen Notiz davon und brachten Auszüge, die in den Augen des guten Patrioten entweder der Flagge einen Makel anhefteten oder von maßgebender amtlicher Stelle der Berichtigung bedurften. Das Letztere hat man damals nicht für gut befunden, so bleibt der Makel. Unwidersprochene Behauptungen sind so gut wie bejaht. Eine Bejahung in diesem Fall schließt eine Beurtheilung der Vergangenheit in sich, und ein Urtheil über Personen, die für jene Vergangenheit ganze oder getheilte Verantwortung tragen. Der Nichteingeweihte sieht nur die Personen und nicht die Verhältnisse. Wenn ein Heer so ungemessenen Ruhm erntet, wie das deutsche in jenem Feldzug, wie konnte da die Flotte so thatenlos zurückstehen? Das Gefecht Meteor-Bouvet vor Havana der einzige Glanzpunkt! Aber der Nichteingeweihte übersieht in seiner Beurtheilung, wie in jener ganzen Vergangenheit den Personen niemals Willen und Kraft, sondern den Verhältnissen immer der Haupthebel gefehlt hat. Da, wo die Keime kriegerischer Tugend in den Personen sich zeigten, da fanden sie in den Verhältnissen keine Hinterlage. Will man Ruhm der Ueberlieferungen schaffen, so erziehe man das innere und äußere Bewußtsein der Ueberlegenheit; sendet man Männer hinaus in die Welt, so lasse man das Siegesvertrauen ein bevorzugtes Stück ihrer Ausrüstung sein. Die Macht der Rede kann von Wirkung sein, das heutige Geschlecht ist ihr vielleicht zugänglicher als das alte; ihr Erzeugniß bleibt aber nichts mehr und nichts weniger als eine Treibhaus-Pflanze, unfähig zu nachhaltigem Druck und dem ernsten Anprall kräftig und verständig geführter Kraft nun und nimmer gewachsen.

Unbegrenzter Todesmuth war eine Eigenschaft, die der Prinz Adalbert von Preußen nicht allein zu besitzen, sondern auch an jedem Ort und zu jeder Zeit zu gebrauchen verstand. Unausgesetzt ist er bemüht gewesen auch die Personen, über

die er gesetzt war, jener Eigenschaft theilhaftig zu machen. Dem hohen Herrn ist die Erfahrung nicht erspart geblieben, daß Verhältnisse mächtiger sind als Menschen, und daß das innere Bewußtsein der Ueberlegenheit, welches den britischen Seemann der Zeiten Lord Hawke's zu denen der Nelson und Collingwood führte, jenes Siegesvertrauen, welches schließlich jeder zeitlichen und örtlichen Ueberlegenheit des Feindes spottete, auch dem deutschen Seemann anzuerziehen ist, aber nicht durch Worte, sondern durch wirkliche Macht, auch nicht durch abgefeimte Sprengmittel, sondern durch einfaches Werkzeug in Stahl und Eisen und für offnen, ritterlichen Kampf.

Weimar, den 2. August 1888.

---

3. Ueber Deutsche Marine-Geschichte*).

Man könnte wohl fragen, wie es um die Entwickelung der Marine stände, wenn nicht ein halbes Jahrhundert hindurch fleißige Federn sich damit beschäftigt hätten. Der Reichthum an Stoff, der dem Seewesen innewohnt, ist mit Eifer behandelt und dem deutschen Publicum in mannigfaltigster Form und mundgerecht vorgeführt worden. Die Wirkung darf nicht unterschätzt werden, läßt sich aber im Einzelnen nicht verfolgen.

Hier handelt es sich um ein in Kiel veröffentlichtes Buch, dessen Inhalt wohl von Interesse ist, mit dem Titel aber nicht ganz übereinstimmt. Dieser Umstand hat zu den in nachfolgendem Aufsatz enthaltenen Bemerkungen den nächsten Anstoß gegeben. Bei aller Anerkennung für den Fleiß, mit welchem das Buch zusammengestellt, hat der Verfasser dieser Sammlung es doch für Pflicht gehalten, einige verbessernde und berichtigende Bemerkungen niederzulegen, die zur Aufklärung über manche Begebenheiten wohl beitragen können.

Generationen von Menschen vergehen, aber Bücher bleiben, und es ist für das Andenken Betheiligter daher nicht ohne Werth, wenn sie uns da — selbst bei Dingen, die an

*) A. Tesdorpf, Geschichte der kaiserl. deutschen Kriegsmarine in Denkwürdigkeiten von allgemeinem Interesse. Kiel 1889.

sich vielleicht eine größere Wichtigkeit nicht beanspruchen — auf den wirklichen Sachverhalt hingewiesen wird.

Der Nachwuchs will über die Vergangenheit und den Ursprung der Dinge Belehrung haben; eine Pflicht derer, die jenen Ursprung erlebt, ist es daher, mit der Belehrung nicht zurückzuhalten.

Es ist über die Flotte seit ihrem Bestehen schon so Manches geschrieben worden, und man hat keinen Grund, über Mangel an Schriftstellerei auf dem Gebiet der Marine zu klagen; auch an Volksthümlichkeit hat es nicht gemangelt; aber sie wirkte mehr auf die nationale Selbstgefälligkeit, als auf ernstes Verständniß. Jeder Versuch in letzterer Richtung muß deshalb mit Beifall aufgenommen werden. Nicht ganz mit Unrecht wird noch immer behauptet, daß die Flotte eine März-Errungenschaft sei, ein Erzeugniß schwärmender Beredtsamkeit, ein geeignetes Feld, auf dem die liberalen Geister der Zeit sich ergehen könnten in ihrem Widerstand gegen das, was man den drohenden Militarismus nannte. Daher kam es auch, daß die der Marine gewidmete Schriftstellerei nur von den volksthümlichen Federn besorgt wurde und daß die militärische Fachschriftstellerei ihr lange Zeit fremd blieb.

Indeß kann man nicht leugnen, daß auch in militärischen Kreisen die Marine sich einer gewissen Volksthümlichkeit erfreute und schriftstellerisch bearbeitet wurde; für eine ernsthafte militärische Behandlung fehlte aber die Grundlage, die auf Kriegsthaten und kriegerischer Ueberlieferung beruht.

Man hat aus dem Wenigen, was im Seekrieg zur Zeit des großen Kurfürsten geleistet worden ist,' möglichst viel zu machen gesucht und hat sich Mühe gegeben, daraus eine Ueberlieferung zu schaffen; solche Bemühungen entsprechen aber nur in geringem Maße ihrem Zwecke; die Schriftstellerei sorgt für den Aufputz und dient damit wohl der Volksthümlichkeit, aber nicht dem Ernst der Sache.

So wird in den Schriften, von denen hier die Rede ist, vielfach behauptet, daß der große Kurfürst Flottenbestrebungen um ihrer selbst willen verfolgt habe; damit thut man ihm sicherlich Unrecht und unterschätzt die staatsmännische Einsicht eines Fürsten, der wohl wußte, daß man sich eine Flotte nicht halten könne aus Liebhaberei, oder um sie zu beliebiger Verwendung zu besitzen. Seine Zeit war auch nicht dazu angethan, sich solchen Gedanken hinzugeben, oder Pläne zu hegen, die ihm nicht durch den bitteren Ernst der Lage aufgezwungen wurden. Der große Kurfürst aber hatte ein lebhaftes Verständniß für den Nutzen einer Seeküste, und dafür, daß man nur dann Beherrscher dieser Seeküste ist, wenn die freie Verfügung über das daranstoßende Meer nicht bestritten werden kann.

Die Marine bedarf nicht bloß der Schönschriftstellerei, welche die Romantik des Seewesens pflegt, sondern ernsthafter Geschichtschreibung, und diese müßte die Aufgabe stellen, nachzuweisen, wie sehr unseren Kriegsüberlieferungen die Marine gefehlt hat.

In diesem Sinne ist denn auch die unlängst in Kiel erschienene „Geschichte der Kaiserlichen Kriegsmarine“ im Wesentlichen wohl nur als ein nützlicher Beitrag zu begrüßen, und es braucht ihrer wohlwollenden Aufnahme keinen Eintrag zu thun, wenn in der Ausführung, so wie sie vorliegt, dies oder jenes vermißt wird, oder aber im Einzelnen Berichtigungen sich aufdrängen, die dem Nutzen des Werkes nur das Wort reden.

Für ein zu Kriegszwecken bestimmtes Gemeinwesen, welches zu weltbewegenden Ereignissen keinen unmittelbaren Beitrag geleistet hat, ist Geschichtschreibung eine heikele Sache. Es muß Kriegsgeschichte sein, und doch fehlen die Kriegsleistungen von Bedeutung. Ihr Schwerpunkt wird daher in den sie begleitenden Umständen liegen, und nicht in der eigenen Geschichte. Es wird das um so mehr der Fall sein, als der Leser nothwendig zu der Frage gedrängt wird, ob es denn

für gewisse Geschichtsereignisse von Bedeutung der Ausübung einer Seemacht bedurfte oder nicht. Hierin liegt noch heute der Kern jeder Seekriegsgeschichte, und wo man von diesem Gesichtspunkt nicht ausgeht, da ist es eben nur eine für die Geschichte allenfalls in Betracht kommende Aneinanderreihung von Denkwürdigkeiten, die indeß auch ihren Werth hat.

Von solchem Standpunkt muß daher auch das ins Auge fallende Umschlagstitelblatt des Kieler Werkes betrachtet werden. Es verheißt dem Leser eine „Geschichte der Kaiserlich deutschen Kriegsmarine“. Das innere Titelblatt beschränkt die Verheißung der Außenseite, indem es derselben Firma den Beisatz „in Denkwürdigkeiten von allgemeinem Interesse“ hinzufügt.

Die beiden Titelbilder, Prinz Adalbert und Prinz Heinrich, sollen dem geistigen Zwecke des Werkes Ausdruck geben. Mit Recht ist der Schöpfer der Marine vorangestellt, und die vielversprechende Zukunft in dem Bildniß des Bruders Seiner Majestät angedeutet.

In dem gesammten Werke findet die schöpferische, erhaltende und fördernde Thätigkeit des Oberbefehlshabers Prinzen Adalbert eigentlich nur in dem Abdruck einer Denkschrift Erwähnung, die der Prinz seiner Zeit dem König Friedrich Wilhelm IV. unterbreitete, und von der man wohl sagen kann, daß sie heute — nach vierzig Jahren, — immer noch mit Nutzen gelesen werden kann. Es hat so manche schaffende Hand, auch nach dem Prinzen, sich an der Marine versucht, aber wer immer hat schaffen wollen, hat den in jener Denkschrift niedergelegten Grundsätzen folgen müssen, und wer ihnen nicht gefolgt ist, hat der Sache geschadet. Daß die Denkschrift in eine Zeit fiel, wo man nicht allzuselten von dem „Krebsschaden“ einer Marine sprechen hörte, war nicht des Prinzen Schuld. Mit einer Selbstentsagung ohne Gleichen hat er dem einmal angefangenen Werk Vorschub zu leisten versucht: ob er dabei an erster oder zweiter Stelle stand, war ihm gleich, wenn er nur helfen konnte; sein Stand

war oft schwierig, und eine Beschönigung ist es, wenn das vorliegende Werk im zweiten Abschnitte von dem Oberbefehl des Prinzen von 1848—1871 spricht. Ein wirklicher Oberbefehl lag schon seit dem Anfang der sechziger Jahre nur sehr eingeschränkt in seiner Hand, denn seit jener Zeit gab es einen Marineminister, der fast alle Betriebsorgane in seiner Hand vereinigte und vereinigen mußte.

So ist es nicht ganz richtig, wenn der dritte Abschnitt von einer Leitung der Marine durch den General von Stosch als „späteren Admiral" spricht. Herr von Stosch war erster Chef der Admiralität und General der Infanterie; eine Ernennung zum Admiral existirt nicht; es ist ihm vielmehr gelegentlich der Flotten-Manöver von 1875 bei Warnemünde als Ausdruck der Allerhöchsten Anerkennung der „Rang eines Admirals" verliehen worden. Die Unterscheidung zwischen einer wirklichen „Ernennung" und „Verleihung des Ranges" mag eine eingebildete sein; immerhin ermangelt sie, nach Lage der Sache, nicht so ganz der Bedeutung, und der Unterschied mußte erwähnt werden.

Folgt man der Art der ganzen Zusammenstellung und den Einzelausführungen des vorliegenden Werkes, so vermißt man den Zusammenhang der Dinge und kommt zu der Anschauung, daß die Wiedergabe einer wirklichen Geschichte nicht beabsichtigt war. Das Wesen der Geschichtschreibung ist die sachliche, unbefangene, durch Augenblickszwecke nicht behelligte Schilderung der hervorragendsten Persönlichkeiten in ihrem Thun und Lassen. Es genügt dazu nicht, sie gewissermaßen aus ihrer Zeit herauszuschälen und den Leser mit einigen für bestimmte Zwecke geschriebenen Denkschriften oder Briefen abzufinden, sondern es ist auch eine Erwähnung der Zeitumstände unerläßlich, und zur Lösung einer solchen Aufgabe hat dem Verfasser wahrscheinlich das Material gefehlt, oder aber er hat sich einer solchen Aufgabe überhaupt nicht unterziehen wollen.

Kommt man nun zu der Anschauung, daß es sich um die Erzählung einzelner Denkwürdigkeiten gehandelt hat, und erwartet die Schilderung des Lebenslaufes bestimmter Schiffe, so wird dem nicht ganz entsprochen. Ein Schiff, welches eine derartige Behandlung am meisten verdiente und welches dazu den meisten Stoff bot, war die „Arcona“. Das Gefecht von Jasmund, ein Markstein in der Geschichte der Marine, liegt jetzt gerade fünfundzwanzig Jahre hinter uns, und das Geschichtswerk hätte sich ein Verdienst erworben, dieses Umstandes besonders zu erwähnen und der jetzigen Generation eine wohlangebrachte Anregung zu geben. Daß die Herstellung dieses Schiffes und seiner Klasse das geistige Erzeugniß deutscher Schiffsbaukunst gewesen sei, darin ist der Verfasser nicht genau unterrichtet. Der damalige Leiter des Schiffsbauwesens war ein der schwedischen Marine entliehener Ingenieur, der Corvetten-Capitain Gjerling. Kriegsschiffe waren von einem deutschen Schiffsbaumeister damals zwar schon gebaut, aber noch nicht entworfen worden. Elbertshagen hatte die „Amazone“ gebaut, aber nicht nach eigenem Entwurf, sondern nach dem Modell eines englischen Kriegsschiffes, wenn wir nicht irren, der damaligen Corvette „Dido“. Den Entwurf zu der Klasse unserer gedeckten Corvetten, von denen „Arcona“ die erste war, lieferte Gjerling. Die Anforderungen, die man an den Entwurf stellte, waren nicht gering. Man verlangte ein Schiff, welches artilleristisch möglichst stark, von geringem Tiefgang für die Ostseehäfen, eine Corvette heißen, und doch den geringeren Fregatten fremder Seemächte gewachsen sein sollte. Auf die Benennung „Corvette“ legte der Prinz Adalbert besonderes Gewicht; es widerstrebte ihm, in der Aufbauschung des Namens zu suchen, was an innerer Stärke und wirklichem Gefechtswerth fehlte. Würden solche Schiffe sich im Gefecht mit den damaligen kleineren Fregatten den letzteren ebenbürtig erweisen, so mußte das für Corvetten eine Ehre und ein Ruhmestitel sein. Den

Nutzen einer solchen Taktik hatte der letzte britisch-amerikanische Krieg erwiesen; man ist ihr auch in den Abkömmlingen jener Schiffsklasse bis zu der Zeit treu geblieben, wo Herr von Stosch die Leitung der Marine den Händen seines Nachfolgers übergab. Obgleich diese Abkömmlinge die Eigenart des alten Entwurfs in nichts geändert hatten — oder höchstens darin, daß ihre artilleristische Gefechtsstärke im Verhältniß zu ihrem Tonnengehalt vermindert war —, so erhielten sie 1884 doch den hochtönenden Namen „Kreuzerfregatten", den sie noch heute führen.

Es war erst einer späteren Zeit vorbehalten, die geniale Schaffenskraft unserer eigenen Ingenieure zur Geltung zu bringen; glücklicher Weise fehlte es dazu nicht an Vorbildern, denn es ist ein Irrthum zu glauben, der Entwurf zu einem Kriegsschiff entspringe dem Haupt eines Mannes, wie Minerva dem Haupte des Jupiter.

Wie „Arcona", „Gazelle", „Hertha", „Vineta", „Elisabeth" dem Entwurf eines schwedischen Ingenieurs entstammten, so war auch das erste größere Kriegsschiff, die „Danzig", keine deutsche Erfindung. Mit der Entstehung dieses Schiffes hat sich das vorliegende Geschichtswerk nur wenig beschäftigt, und doch ist nicht nur seine Entstehung, sondern auch sein Lebenslauf und Ende von einigem Interesse. Der Entwurf stammte von demselben John Scott Russel, der schon früher die Aviso's „Nix" und „Salamander" entworfen hatte. Bei einem Reg. Tonnengehalt von 1292 Tonnen und einem Tiefgang von 14 Fuß, einer Maschine von 430 nom. Pferdekräften hatte dies Schiff mit einer Batterie von 12 Bombenkanonen, von denen es vier auf den besonders dazu ausgebauten Radkasten-Plattformen führte, eine außerordentliche Gefechtsstärke. Mit seinen auf den Radkasten stehenden 95 Ctr. schweren 68-Pfündern konnte es den ganzen Horizont bestreichen. Leider hatte der Danziger Schiffsbaumeister das Schiff zum großen Theil aus frischem Holze

gebaut, so daß es sehr bald Spuren von Trockenfäule zeigte, und in Folge dessen im Jahre 1863 als nicht mehr seedienstfähig verkauft wurde. Als gleich darauf der dänische Krieg ausbrach, bot der Eigenthümer, ein Schotte, es zum Rückkauf an, das Marine-Ministerium glaubte indeß darauf verzichten zu sollen. Das Schiff kam darauf in den Besitz der japanischen Regierung, und scheint dort als Kriegsschiff Tüchtiges geleistet zu haben; gelegentlich der Kämpfe des Taikun mit den rebellischen Daimio's ist es nach heißem Gefecht von seinem eigenen Commandanten in die Luft gesprengt worden. Dies ist nun zwar nicht deutsche Marinegeschichte, aber es ist doch die Geschichte eines nicht unbedeutenden Gliedes derselben, und hätte in einem Geschichtswerk wohl verdient, seinen Platz zu finden.

Seit Errichtung der einheitlichen Admiralität unter Herrn v. Stosch's Leitung hat die Industrie des Kriegs- insbesondere des Panzerschiffbaues in Deutschland einen mächtigen und nachhaltigen Aufschwung genommen, so daß selbst fremde Seemächte, die bis dahin auf eigenen Füßen standen, es nicht verschmähten, für ihren Schiffbau den deutschen Markt aufzusuchen. Es war aber nicht bloß die ausführende heimische Bau-Industrie, die damals so lebhaft gefördert wurde; es wäre ein Irrthum oder Unrecht, das anzunehmen; der geistig schaffende Theil der Aufgabe wurde, soweit es System und Einrichtung betraf, in Formen gebracht, die sie vom Handwerk, der verwaltungsmäßigen Ausführung der Bauten frei machten.

Dieser Zweig des Construktionswesens hat sich früher bei uns in der Kindheit befunden, denn wo ein Betrieb sich erst entwickelt, fehlt die Erfahrung, und wo diese fehlt, pflegt auch die Erfindungsgabe nicht bei der Hand zu sein*).

*) Man hat die vorerwähnte zur Zeit des Herrn v. Stosch getroffene Einrichtung neuerdings zu diskreditiren gesucht. Diesen Zweck verfolgte namentlich eine unlängst in Wiesbaden erschienene Flugschrift

Die Schwierigkeiten, mit denen die Entwickelung der Marine zu kämpfen gehabt, lagen aber nicht bloß auf diesem Gebiet. Wenn man auf Seite 65 liest, wie die Ausrüstung des Commodoreschiffes des für Japan bestimmten Geschwaders nur langsam von Statten gegangen sei, weil die ungünstige

---

unter dem Titel: „Was der Marine nöthiger ist, als Geld.“ Es wird darin auszuführen gesucht, daß die Wiedergewinnung der angeblich verloren gegangenen „Genialität“ nöthiger sei als Geld., und wie zu solcher Wiedergewinnung u. A. die Uniformirung der Construkteure ein unentbehrlicher Faktor sei. Gerade das, was in dieser Schrift als wünschenswerth bezeichnet wird, ist durch die von ihr angefochtene Einrichtung erreicht worden. Wäre das nicht der Fall, so würde es durch rein äußerliche Dinge, wie z. B. Uniformirung und Rang niemals erreicht werden. Sehr bezeichnend werden von jener Schrift die Einrichtungen der französischen Marine als Muster hingestellt. Nun ist aber fast zu derselben Zeit in Frankreich eine Schrift unter dem Titel „Les abus dans la Marine“ erschienen, die wohl geeignet ist, jedem Verehrer französischer Einrichtungen die Augen zu öffnen. Da wird mit großer Deutlichkeit darauf hingewiesen, welche enormen Mittel die Unterhaltung des nicht kombattanten Personales im Vergleich mit der schwimmenden Streitkraft verschlingt, und wie dies zum Nachtheil der französischen Verwaltung absticht gegen die englische, für welche letztere der Wiesbadener Verfasser auch keine Meinung hat.

Als Beispiel führt der französische Verfasser, der Deputirte Paul Bourde ein Jahr an, in welchem Frankreich 89 Schiffe mit einem Tonnengehalt von 170 000 Tons, England 130 Schiffe mit einem Tonnengehalt von 255 000 Tons zur See und in Dienst gestellt hatte. Und er führt nach amtlichen Quellen aus, wie jene 130 englischen Schiffe, allein in Material 3 200 000 Francs, die 89 französischen dagegen 8 560 000 Francs gekostet hätten. Während die englischen Arsenale alle Werftarbeit ihrer um $^2/_5$ größeren Flotte mit 16 000 Werftarbeitern bewältigten, wurden in Frankreich 21 000 Arbeiter für die um $^2/_5$ geringere Arbeit nicht für genügend erachtet. Für 1800 Offiziere habe man in Frankreich 3000 Beamte, und für 39 000 Eingeschiffte müsse man 38 000 Köpfe am Lande unterhalten. Von letzterer Zahl beanspruchen denn auch die Ingenieure einen nicht geringen Antheil, und eine Nachahmung erscheint dem Wiesbadener Verfasser wünschenswerth.

Da es den Anschein gewinnt, als hätte die erwähnte Wiesbadener Schrift auf die Verhandlungen des Reichstages einen bestimmenden Einfluß ausgeübt, so ist ein Hinweis wohl am Platz, obgleich die Sache selbst mit dem hier besprochenen Werk nichts zu thun hat.

Witterung den Verkehr erschwert habe, so ist damit ein Hauptpunkt jener Schwierigkeiten nur eben gestreift. Erst 1864 ist die Marine in Besitz des Kieler Hafens gekommen, und bis dahin hat sich fast das ganze Leben der Flotte in Aus- und Abrüstung, ja selbst in den nothwendigsten Uebungen auf der Danziger Rhede abgespielt. Es kam vor, daß Schiffe wochenlang dort vor ihren Ankern die Nordoststürme abreiten mußten, weil der Hafeneingang nicht zugänglich, und daß der Verkehr mit dem Lande abgeschnitten war, weil die Brandung und der Seegang den Bootsverkehr unmöglich machten. So ereignete es sich, daß die „Vineta" während des dänischen Krieges ihre Ausrüstung auf offener Seerhede zu vollenden hatte, weil ihr bei ablandigem Winde das Ausgehen mit vollem Tiefgang unmöglich gewesen wäre.

Solche Dinge üben einen so wesentlichen Einfluß auf Kriegsbegebenheiten, daß sie bei einer Geschichtschreibung nicht übergangen werden dürfen. Ueberhaupt darf nicht übersehen werden, daß bei Bearbeitung der Geschichte einer Flotte, nicht die Reisen und die größeren oder geringeren Reibungen mit wilden und halbwilden Völkerschaften, sondern die wirklichen Kriegsbegebnisse mit allem Zubehör ihres Zusammenhanges in erster Reihe stehen. Sie sind um so wichtiger, als sie den eigentlichen Stoff liefern für größere Anforderungen eines Krieges der Zukunft.

Daß das vorliegende Werk sich bezüglich der Kriegsläufte lediglich an den Text des Generalstabswerkes hält, ist, — unbeschadet der Mustergültigkeit des letzteren, — nicht zu billigen. Ein Generalstabswerk hat das Gesammtergebniß des Krieges ins Auge zu fassen, und die Einzelnheiten danach zu behandeln, wie sie zu jenem Gesammtergebniß beigetragen haben. Der Specialist, und das ist der Seeoffizier als Verfasser eines maritimen Werkes, hat der Bedeutung aller Einzelnheiten für seine Waffe näher zu treten, weil seine Arbeit als Grundlage dienen soll für die Rüstung der Zukunft.

Dem Verfasser eines Generalstabswerkes genügt selbstredend die Schilderung der im gegebenen Kriegsfall stattgehabten Bewegungen, strategisch und taktisch, der Ereignisse und wichtigen Vorfälle auf dem Kriegstheater. Die eingehende Schilderung des Räderwerks, welches dahinter steht, ist nicht seine Sache. Dagegen soll dies gerade die Sache des geschichtschreibenden Seeoffiziers sein; dieser darf sich daher die Sache nicht so leicht machen, und sich mit dem Text eines Generalstabswerkes begnügen. Es darf ihm dies umsoweniger genügen, als es sich für ihn um einen Leserkreis handelt, der der Sache fremd gegenübersteht.

Die Belletristik ist — womit wir ihrem Nutzen nicht zu nahe treten wollen — meist auf Täuschung berechnet; oder wenn nicht berechnet, so läuft sie darauf hinaus, das kann man weder bei Marryat noch bei Cooper in Abrede stellen: dagegen hat insbesondere der Letztere das unbestreitbare Verdienst neben reicher Romantik doch auch Geschichtschreibung von klassischem Werth geliefert zu haben. Und gerade dieser Schriftsteller hat das weitere Verdienst, Zweck und Methode einer nützlichen Marinegeschichtschreibung richtig aufgefaßt zu haben. Er hat den Unterschied erkannt zwischen der Schilderung einer Kriegsgeschichte, deren Begebenheiten und Einzelnheiten sich auf dem Lande vor Jedermanns Augen vollziehen, und der Schilderung von Begebenheiten zur See, die der großen Menge der Leser doch immer nur traumhaft sind.

Wer sich über Seekriegsgeschichte unterrichten will, wer ein Verständniß gewinnen will über alles Das, was zum Seekrieg nöthig ist, findet die Mittel dazu nicht in seiner nächsten Nähe; er muß weit greifen und sich größerer Mühwaltung unterziehen; aber auch das hilft ihm nichts, wenn der Schriftsteller von Fach ihm nicht auf dem halben Wege entgegenkommt.

Ein solches Entgegenkommen kann man in dem Kieler Werk eigentlich nicht finden, und das legt die Vermuthung

nahe, daß es nur für einen beschränkten Kreis von Lesern geschrieben ist, denen es Freude macht, Dinge erzählt zu finden, in denen ihnen das eigene Erlebniß und die eigene Theilhaberschaft vor die Augen tritt, eine Sache, deren Nutzen keineswegs von der Hand zu weisen ist.

Nicht unähnlich liegt die Sache mit den Schilderungen rein seemännischer Natur. Auch hier hat sich der Erzähler von Fach zu vergegenwärtigen, daß er vor einem Leserkreis steht, der aus einem Geschichtsbuch wirkliche Unterrichtung schöpfen will, oder, daß er, im eingeschränktesten Falle, Leser hat, die die Sache selbst kennen, und für die unsachlich gehaltene Schriftstellerei verschwendete Mühe ist. Stößt nun der eine oder der andere dieser Leserkreise auf eine Schilderung, wie sie z. B. auf Seite 86 über die Bewegungen des „Arminius“ auf der Elbe im Jahre 1866 gegeben ist, so muß er sich fragen, was damit gemeint sei. „Die See schlug“, so heißt es da, „von allen Seiten über das niedrige Schiff, dem bei seinem kolossalen Gewicht und dem starren Eisenpanzer jede Fähigkeit fehlte, sich elastisch über die anstürmenden Wogen zu heben“. Diese Schilderung, von der man nicht annehmen darf, daß sie dem Generalstabswerk entnommen ist, stellt selbst dem Gemüth des Laien eine nicht geringe Zumuthung. Der Fachmann weiß, daß das größere oder geringere Gewicht eines Schiffes wohl auf den Tiefgang, nicht aber auf seine Schwimmfähigkeit einwirkt, und daß die Fähigkeit sich über anstürmende Wogen zu heben, von der Form und Raumabmessung, nicht aber vom Gewicht abhängig ist, sonst müßte diese Fähigkeit ja mit der wachsenden Größe abnehmen, während das Gegentheil der Fall ist. Daß auch der „starre Eisenpanzer“ in derselben Beziehung hindernd wirken soll, ist ganz unverständlich. Der Fachmann weiß auch, daß man im Punkte der „Elastizität“ bei Schiffen nicht zu anspruchsvoll sein darf. Bei ganz leichten hölzernen Schiffen früherer Zeiten kam diese Eigenschaft in Frage. Um durch

größere Geschmeidigkeit des Schiffskörpers den Segeldruck besser auszunützen, sägte man die Decksbalken durch und entrann auf diese Weise einem in Segelkraft überlegenen Verfolger. War die Maßregel an sich schon fragwürdig, so konnte nur für einen ganz bestimmten Moment, nur für eine ganz einzige Lage davon die Rede sein. Mit der „Hebung gegen eine bewegte Wassermasse" hat sie nichts zu thun, und bei einem so fest und starr zusammenverbolzten Ding, wie ein Schiffskörper, kommt Elastizität überhaupt nicht in Betracht*).

Es ist nicht genug anzuerkennen, daß das hier vorliegende Geschichtswerk es sich zur Aufgabe gestellt hat, die mannigfachen Verdienste des Prinzen Adalbert von Preußen in den Vordergrund zu stellen. Dies wäre indeß vor Allem zu wünschen gewesen bei dem Capitel der Einweihung des „ersten Kriegshafens des norddeutschen Bundes". Damit ist der Jadehafen gemeint, was aus dem Titel des Capitels nicht so ohne Weiteres zu erkennen ist. Man mag über Vieles, was zu Lebzeiten des Prinzen-Admiral geschehen oder unterlassen ist, getheilter Meinung sein, sein einzig dastehendes Verdienst um die Gewinnung, Schaffung und Förderung des Kriegshafens an der Nordsee wird und kann ihm Niemand schmälern. Dem noch heute in Oldenburg lebenden, hochbetagten Präsidenten Erdmann gebührt die Anerkennung, seinem Landesfürsten nicht minder, wie dem Prinzen Adalbert von Preußen, zur Durchsetzung jenes Werkes als hülfreicher Berather und Förderer zur Seite

---

*) Seite 88 heißt es, daß am 1. Oktober 1869 in Kiel die „schwarz-roth-weiße" Kriegsflagge gehißt worden sei. Darin ist zweierlei nicht zutreffend. Die Thatsache selbst ereignete sich volle zwei Jahre früher, und der Charakter der Flagge ist in der Reihenfolge der Farben nicht richtig bezeichnet. Die Deutsche Trikolore ist schwarz-weiß-roth, und nur in einem ganz vereinzelten Fall ist in der Anordnung der Farben des Bandes der Kriegsmedaillen die richtige Reihenfolge übersehen worden.

gestanden zu haben, und diese Anerkennung gilt heute um so höher, als es sich damals um die Erreichung eines Zieles handelte, dem „viel' Feinde“ gegenüberstanden. Daß der Minister von Manteuffel damals gleichzeitig Chef der Admiralität war, verschaffte seinem Ministerium ein unverwelkliches Ruhmesblatt. Dem redlich deutschen Streben des Großherzogs von Oldenburg und der klaren Erkenntniß des Prinzen Adalbert für das, was einer zukünftigen deutschen Seemacht Noth thue, ist die Gewinnung jenes oldenburgischen Gebietstheiles zu danken. Es war eine That, mit welcher „neues Leben“ aus „Ruinen“ entstand, denn die deutsche Nordseeflotte war den diplomatischen Keulenschlägen unlängst erlegen; mit Genugthuung schrieb damals der Prinz von Preußen aus Koblenz an den General von Natzmer (8. August 1852): „Vielleicht hat die Flotte den Schwarzenberg getödtet, da er einsehen muß, daß seine Antipathie gegen Preußen es nun doch dahin gebracht hat, daß gerade Preußen das Fundament der deutschen Flotte abgeben wird, an die sich die übrigen dereinst nolens volens anschließen müssen, also daß gerade das eintritt, was er verhindern wollte. Wir können sehr zufrieden mit diesem Ausfall der Frage sein. Wenn wir nur auf dem berliner Zollkongreß Sieger bleiben, dann haben wir enormes Terrain gewonnen.“ . . . . . .

Es gab in Deutschland nur wenige Menschen, die um die Mitte des Jahrhunderts an dem Oldenburg-Bentinckschen Erbstreit ein Interesse genommen haben; wer hätte sich überhaupt viel darum bekümmert, was in jenem nordwestlichen Winkel des Reichs oberhalb der Lüneburger Haide vorging, und doch war es diese „querelle Allemande“, die der Entstehung des ersten deutschen Kriegshafens an der Nordsee einen nicht unwillkommenen Anstoß gab.

Als König Wilhelm im Juni 1869 dem neuen Hafen seinen Namen gab, war er sich voll bewußt, wen unter den Anwesenden er in erster Reihe auszuzeichnen habe. Von den

Urhebern des Werkes war der Großherzog Paul Ludwig nicht mehr am Leben, und Prinz Adalbert allein war zugegen, dem der König seinen Dank in herzlicher Umarmung ausdrückte.

Wenn in dem Kieler Geschichtswerk als eines der wenigen dort angeführten Momente von Bedeutung der Summe erwähnt wird, die das Werk bis dahin gekostet, so genügt dies weder für den Leser von Fach noch für den Laien, und der Vergleich mit Cherbourg, welches „beispielsweise“ mehr gekostet habe, kann nur irre führen, und hat an dieser Stelle keinen Nutzen. Die ungeheuren Schwierigkeiten der Herstellung finden ebensowenig Erwähnung, wie der Werth und die Bedeutung des fertigen Werkes, und doch war die Ueberwindung aller Schwierigkeiten und die Aufwendung so vieler Mittel nur durch den hohen Werth und die Bedeutung des Werkes zu rechtfertigen.

Noch heute fehlt es nicht an Stimmen, die der Sache ihren Werth entweder absprechen oder ihn doch verkleinern. Unkenntniß der Verhältnisse spielt dabei keine geringe Rolle, und die Angabe der nothwendigsten Einzelnheiten ist das Mindeste, was man vom Fachschriftsteller in dieser Beziehung zu erwarten hat.

Die Abhandlung über den Krieg 1870/71 ist ziemlich kurz gefaßt. Mit Recht beansprucht das Kanonenboot „Meteor“ mit seinem tapferen Führer den Löwenantheil. Der Verfasser hat sich zwar Mühe gegeben, auch den anderweiten Kriegsbegebenheiten auf den verschiedenen Meeren gerecht zu werden; das ändert aber nichts an der heute ziemlich allgemein bekannten Lage. Ungeachtet der bittersten Erfahrungen mehrerer Kriege hatte man der Finanzkraft des Landes mehr als den Aufschwung zu einer geringfügigen Flottille nicht zuzutrauen vermocht, und befand sich nun einer feindlichen Seemacht ersten Ranges gegenüber. Daß der Prinz-Admiral es vorzog, sich einem der Hauptquartiere der Armee anzuschließen, hatte

seine wohlgegründete Bewandtniß. An eine Kriegführung, die größere maritime Combinationen erheischt hätte, war kaum zu denken; und bei den beschränkten Kampfmitteln mußte es genügen, die beiden Seebefehlshaber in der Ostsee einer-, in der Nordsee andererseits nach Maßgabe des Orts auf eigene Füße zu stellen. Es war nur billig und in mehr als einer Beziehung zweckmäßig, daß der Prinz damals einer Lage entrückt ward, für deren Herbeiführung er selbst weniger als irgend Jemand verantwortlich war. Nur die stählerne Medaille nach einem Krieg von solcher Bedeutung wäre für einen Prinzen des Hauses doch in der That zu wenig gewesen.

Eine zielbewußte Geschichtschreibung hat sicher die Aufgabe, in dem, was sie schreibt, das Selbstvertrauen der Nation zu fördern; dies darf aber nicht auf Kosten sachlicher Richtigkeit geschehen. Das Verhältniß der damaligen norddeutschen Marine zum Krieg von 1870/71 war durchaus klar und einfach. Eine Beschönigung des unzweifelhaften Mißverhältnisses kann zur Förderung des nationalen Selbstvertrauens nicht beitragen; ist vielmehr geeignet, ein noch abfälligeres Urtheil über die Leistungen oder Nichtleistungen hervorzurufen. Diesen Fehler hat das Kieler Geschichtswerk zu vermeiden gesucht; nicht ganz dasselbe kann man sagen von einer anderen Klippe, die eine richtige Geschichtschreibung zu umschiffen hat, das ist die Ueberschätzung oder Vergrößerung der vorhandenen Mängel.

Wenn gesagt wird, der Monitor „Prinz Adalbert" sei ein „den zu stellenden Anforderungen nicht genügendes, s. Z. auf Spekulation in Frankreich gebautes Fahrzeug" gewesen, so entspricht das nicht ganz der Billigkeit. Jener Monitor war ein von Armand in Bordeaux nicht auf Spekulation, sondern auf Bestellung der damaligen Regierung der amerikanischen Südstaaten gebautes Schwesterschiff des „Stonewall Jackson", von dessen Wirksamkeit die Flotte der Nordstaaten

mancherlei erzählen kann. „Zu stellende Anforderungen“ sind ein weiter Begriff, und es hat noch kein Kriegsschiff gegeben, von dem man Alles verlangen kann. Die Ausrüstung unserer damaligen Schiffe als nur „leidlich“ zu bezeichnen, ist ebenso wenig begründet, wie die Behauptung, daß sie bereit waren, den Kampf gegen „jede Uebermacht“ aufzunehmen, was andererseits wieder durch die Bemerkung abgeschwächt wird, sie wären durch „die erwähnten Calamitäten in ihrer vollen Aktionskraft sehr behindert“ gewesen. „Und hierin“, so heißt es, „lag auch das Hauptmoment für das durch die Umstände gebotene Verhalten des Geschwaders, sich der erdrückenden Uebermacht gegenüber in erster Reihe nur auf die Defensive zu beschränken.“ Was der „erdrückenden Uebermacht gegenüber“ in zweiter oder letzter Reihe hätte geschehen können oder sollen, wird nicht gesagt. Die Flotte hat eine Aufgabe gelöst, der sie, strenggenommen, nicht einmal gewachsen war; sie hat den übermächtigen Feind an der Zerstörung unserer Häfen und an dem Betreten unserer Küsten verhindert. Daß dies durch die überwältigenden Ereignisse auf dem Kriegsschauplatz in Feindesland allein herbeigeführt worden sei, ist zu viel behauptet. Jene Ereignisse haben die Zurückberufung der feindlichen Flotte zur Folge gehabt, nicht aber ihre Unthätigkeit, so lange sie da war. Weitergehende Leistungen waren gegen die erdrückende Uebermacht gar nicht zu erwarten, und negative Leistungen — wie man sich solche etwa durch Zusammenstöße nachtheiligen Erfolges denken kann — waren doch wohl in keinem Falle wünschenswerth.

Wenn bei Beurtheilung der feindlichen Bewegungen gesagt wird, daß es in der Ostsee für etwaige Landungen an „günstigen Operationsbasen“ gemangelt habe, und daß die Ostseehäfen wegen des überall flachen Strandes schwer anzugreifen sind, so klingt das nicht ganz verständlich. Die Nordseehäfen sind in dieser Beziehung doch sicher schwieriger, und durch welcherlei Umstände in der Ostsee die Schwierig-

keiten bedingt sind, wird nicht gesagt. Daß die Russen mehr als einmal große Armee-Abtheilungen zur Winterzeit an der offenen Küste von Colberg gelandet haben, mußte dem Verfasser doch bekannt sein.

Den kriegerischen Aufgaben einer Flotte werden in dem vorliegenden Geschichtswerk die Friedensaufgaben gegenübergestellt, und ihre Eigenart als etwas von jenen ganz verschiedenes bezeichnet. Das ist eine Auffassung, auf die man vielfach stößt; sie ist aber geeignet, zu manchen irrthümlichen Schlüssen zu führen. Kriegsschiffe und Flotten oder Geschwader treten überall, wo sie hinkommen — es wäre denn, daß sie ihre Kanonen und sonstigen Waffen zu Haus gelassen hätten — mit der Drohung der Gewalt auf; .es kann deshalb wohl von einer Thätigkeit im Frieden, niemals aber von einer rein friedlichen Thätigkeit die Rede sein, denn das würde einen Verzicht auf den eigentlichen Beruf in sich schließen. So trifft man bei der Besprechung des Mittelmeer-Geschwaders im Jahre 1876 auf folgenden Wortlaut: „Wie schon erwähnt, war das Geschwader nach seiner Stärke und Zusammensetzung gar nicht im Stande, andere als die vorerwähnten friedlichen Aufgaben zu lösen" (S. 193).

Unter den friedlichen Aufgaben wird nach Angabe dieser Erzählung lediglich das Zusammentreffen mit anderen Kriegsgeschwadern aller Nationen im Orient verstanden, um die deutsche Seemacht „respektabel" zu vertreten, bei der Salonichi-Affaire starke Pression auszuüben, Landsleute gegen Excesse zu schützen und damit eine Uebungsreise zu verbinden. Feindliche Absichten Deutschlands gegen die Türkei werden ausdrücklich von der Hand gewiesen. Das letztere geschieht mit solcher Betonung, daß man Umschau hält, ob denn für eine solche Auffassung Anzeichen vorhanden waren, und das muß verneint werden. Dagegen muß man darauf zurückkommen, daß ja die Begriffe „Pression", „Schutz" und ähnliche im

Falle der Ausführung immer nur Gewalt bedeuten, und Anwendung von Gewalt ist immer feindlich. Zu einer Betrachtung, wie die auf S. 193, daß die Türkei einem feindlichen Auftreten des deutschen Geschwaders gegenüber wohl im Stande gewesen sei, ihre Souveränitätsrechte zu schützen, ist gar kein Anlaß. Dem Auftreten einer solchen Frage hätten eine ganze Reihe von Veränderungen in den Verhältnissen der Mächte zu einander vorangehen müssen, und von der augenblicklichen Lage dieser Verhältnisse ist der Verfasser des vorliegenden Geschichtswerkes offenbar nicht hinlänglich unterrichtet gewesen. Ebensowenig Anlaß war aus diesem Grunde auch zu der Bemerkung, daß der englische Admiral gewiß wohl den Befehl gehabt habe, sich einem Einlaufen fremder Kriegsschiffe in die türkischen Territorialgewässer — sollte wohl Dardanellen heißen — zu widersetzen. Inwiefern „die Verhältnisse scharf darauf hingedeutet" haben, ist nicht erkenntlich. Der Verfasser hat hier, wie es den Anschein gewinnt, der Phantasie etwas Spielraum gegeben, denn er sagt, der englische Admiral habe das deutsche Geschwader in Salonichi durch eine schnelle Corvette beobachten lassen; für einen solchen Zweck wäre aber sicherlich kein Schiff ungeeigneter gewesen, als die vor Salonichi liegende „Research", eine der ältesten und langsamsten englischen Panzer-Corvetten, ein Schiff, welches der englische Admiral offenbar nur deshalb auf einen solchen Posten beordert hatte, weil es den Bewegungen seines eigenen Geschwaders schwer zu folgen vermochte. Der Capitän dieses Schiffes ließ sich seine Selbständigkeit nur zu gern gefallen, und mußte wiederholt von seinem Vorgesetzten erinnert werden, wie es Zeit sei, sich wieder seinem Geschwader anzuschließen.

Die strategischen sowohl, wie die politischen Auseinandersetzungen einer eingehenden Erörterung zu unterziehen, erscheint überflüssig; es ist anzunehmen, daß der Verfasser des Geschichtswerkes selbst ihnen eine besondere Bedeutung nicht

beilegen wollte, wie sie ja eigentlich aus dem Rahmen heraustreten, den er seiner Erzählung im Uebrigen gezogen hat. Daß man mit den Folgerungen nicht ganz einverstanden sein kann, ist bereits angedeutet. Von einer „prekären" Lage des deutschen Mittelmeer-Geschwaders zu sprechen, ist nur gerechtfertigt, wenn man eine Isolirung der deutschen Reichspolitik voraussetzt, und der Verfasser des Geschichtswerkes wird nicht behaupten wollen, daß dazu ein Anlaß war.

Was die Erzählungsweise überhaupt anlangt, so ist zu bedauern, daß der Verfasser sich in der Darstellung der Einzelnheiten, wie es scheint, mehr an die Schilderung von Zuschauern, als an die aktenmäßigen Berichte gehalten hat. Die letzteren sind ihm vielleicht nicht ganz zugänglich gewesen; bei Benutzung der ersteren aber hätte er sich sagen müssen, daß große Vorsicht nöthig sei. Diese Bemerkung bezieht sich auf fast alle Capitel des Werkes. Unzweifelhaft sind Zuschauer für viele Dinge klassische Zeugen; ihr Zeugniß beschränkt sich aber immer nur auf das, was sie sehen, während das Andere, was sie nur zu wissen glauben, unzuverlässig ist. Hier tritt für eine Geschichtschreibung, die Anspruch auf Werth macht, die amtliche Feststellung in ihr Recht; aber auch hierin muß sich der Geschichtschreiber zuweilen Beschränkung auferlegen, namentlich, wenn er die Absicht hat, nach allen Seiten gerecht zu sein. So wäre es für den Geschichtschreiber unrichtig, bei einem internationalen Streit nur die amtliche Aeußerung der einen Seite zum Ausdruck zu bringen, und wie die Einseitigkeit zu vermeiden ist zwischen zwei Nationen, so muß sie auch vermieden werden, wo im eigenen Lager verschiedene gleichberechtigte Parteien auftreten, und wo eine amtliche Aeußerung nur dem Standpunkt der einen Partei Ausdruck gibt.

Diese Art der Einseitigkeit ist nicht vermieden worden in der Darstellung der Catastrophe des „Großen Kurfürsten".

Der Verfasser des Geschichtswerkes hat diesem Ereigniß gerecht zu werden geglaubt, indem er ihr eine Schrift zu Grunde legte, die zwar amtlichen Ursprungs war, aber unter der ausdrücklichen Firma „nicht amtlich“ veröffentlicht wurde*). Man kann dieser Schrift ohne Bedenken das Zeugniß ausstellen, daß der Urheber bemüht gewesen ist, die Hergänge sachlich zu schildern, und in ihrem wahren Lichte erscheinen zu lassen; man muß aber immer berücksichtigen, daß der Geschichtschreiber in seinem Urtheil auch nicht einmal an den Wortlaut eines gerichtlichen Erkenntnisses gebunden ist; am allerwenigsten ist das der Fall, wenn es sich um Erkenntnisse handeln sollte, die einander widersprechen. Ueber den Wortlaut dieser Erkenntnisse hat die öffentliche Presse auch in neuerer Zeit wieder die verschiedensten, meist unrichtigen Lesarten gebracht, und amtliche Berichtigungen hat man in keinem Falle eintreten lassen. Das Geschichtswerk selbst enthält sich nun zwar einer Aeußerung über dieselben, entlehnt seine Darstellung aber einer Schrift, die auf Grund eines von ihnen abgefaßt ist. Es ergänzt die Darstellung noch durch die „Aufzeichnungen eines der glücklich Geretteten“. Es wurde schon vorher bemerkt, daß selbst Berichte von sogenannten Augenzeugen mit Vorsicht beurtheilt sein wollen; dasselbe hat in dem hier vorliegenden Fall zu gelten von

---

*) Wenn der als Beilage zum „Marine-Verordnungsblatt“ erscheinende „Marine-Anzeiger“ dieselbe Schrift noch heute dem Publicum zum Kauf anpreist, so ist das kaum zu rechtfertigen. Die Schrift wurde jener Zeit zu einem bestimmten Zweck veröffentlicht, und es mag dahin gestellt bleiben, ob sie ihren Zweck erfüllt hat.

Es hat sich die darin gegebene Schilderung auf ein kriegsgerichtliches Erkenntniß gestützt, welches nicht einwandfrei gewesen ist.

Daß ein vorangegangenes Kriegsgericht den an der Catastrophe betheiligten Admiral in allen drei Punkten der Anklage freigesprochen hatte, findet keine Erwähnung, ist aber ein Umstand, der dem Historiker nicht entgehen darf. Der Umstand bedarf auch der Erwähnung, weil er für die spätere Beurtheilung des Ganzen wohl von Einfluß ist.

Batsch.

Augenzeugen, die bei einem Unglücksfall gerettet werden. Der „König Wilhelm“ befand sich, als der „Große Kurfürst“ sank, etwa eine Seemeile davon entfernt, und doch will der „glücklich Gerettete“ gesehen haben, daß „über die Hälfte der Besatzung des sinkenden Schiffes durch über Bord geworfene Rundhölzer, Hängematten ꝛc. des „König Wilhelm“ geborgen worden sei“; eine Legende, die damals in der Presse ziemliche Verbreitung fand, ohne daß ihr widersprochen wurde. Für die Behörde wäre es allerdings eine zu starke Zumuthung gewesen, Berichtigungen eintreten zu lassen auf Alles, was damals seinen Weg in die öffentlichen Blätter fand; wer aber Geschichte schreibt, muß Spreu vom Hafer unterscheiden, und muß im Nachdrucken solcher Dinge Vorsicht üben. Auch die Erwähnung des „König Wilhelm“ als „vorne fast schon wegsinkend“ wäre besser unterblieben, weil sie auf einen Eindruck beim Leser berechnet ist, der der Sachlage nicht entspricht. Daß im Augenblick des Kenterns und Sinkens mehrere hundert Stimmen sich hörbar machen, ist wohl natürlich, doch ist auch hier der Eindruck, den die Erzählungsweise hervorruft, kein richtiger.

Als König Friedrich Wilhelm IV. den Bericht über die klassische Haltung britischer Truppen beim Untergang des Truppenschiffes „Birkenhead“ in allen preußischen Garnisonen beim Appell bekannt machen ließ, war unsere Marine in den ersten Anfängen ihres Entstehens; auch sie hat sich die altpreußische Disziplin zu eigen gemacht, und mit Recht wurde in dem amtlichen Nachruf der Männer gedacht, die bei Folkestone ihre Eidestreue mit dem Tode besiegelten. Jener Nachruf hätte den etwas sentimental klingenden Aeußerungen des „glücklich Geretteten“ wohl voranstehen können. Eine rein sachlich gehaltene, von Parteileidenschaft freie Erzählung und Begründung jenes Unglücksfalles ist noch nicht geschrieben worden, und das vorliegende Geschichtswerk bringt keinen Beitrag zur Klärung.

Eine ziemlich eingehende Schilderung erfährt der Zusammenstoß der Corvette „Sophie“ mit dem Lloyd-Dampfer „Hohenzollern“. Es ist aber auch in diesem Falle zu bemerken, wie der Geschichtschreiber sich nicht lediglich darauf beschränken darf, amtliche Gutachten oder Erkenntnisse nachzudrucken; denn diese sind zwar zuverlässig genug für die Belehrung, sie sind aber häufig Richter in der eigenen Sache, und meist wenig geneigt, dem gegenseitigen Standpunkt die nöthige Beleuchtung zu geben.

In einer Geschichtschreibung hätte wohl auch der Vergleich mit dem Fall des „Großen Kurfürsten“ hervorgehoben werden können, denn es liegt ein nicht geringes Maß von Belehrung in dem Umstande, daß im letzterwähnten Fall das große Schiff mit der verhältnißmäßig geringen Verletzung kentert und sinkt, während im ersteren das kleine Schiff mit der von oben bis unten aufgerissenen Seite den ziemlich entfernten Hafen erreicht.

Eigenthümlich hat es sich getroffen, daß ein Cardinalsatz, dem das vorliegende Buch noch huldigt, unterdessen bereits in sein Gegentheil umgeschlagen ist. Und es war die höchste Zeit, daß es geschah, weil die Flotte, die nur eben eine gewisse machtgebietende Höhe erreicht hatte, in Gefahr kam, selbst von den Marinen zweiten Ranges überholt zu werden. Es ist die Legende, das Torpedoboot sei der von einer gütigen Vorsehung dem Schwächeren zur See beschiedene Schild und Schirm gegen den Starken. Man hat sich der Einsicht, daß auch zur See die Machtverhältnisse durch eine neue Erfindung nicht in ihr Gegentheil verkehrt werden, nicht verschlossen. Auch der weiter daran geknüpfte Lehrsatz, daß man nicht eher bauen dürfe, als bis das denkbar Beste erfunden sei, weil „man sich nicht auf den Luxus kostspieliger Experimente einlassen dürfe“, ist heute beseitigt, und auch die dritte Neuerung, wonach ein Handinhandgehen mit der Armee durch Abgabe von Flotten-Personal und Material an die Landbefestigungen

zu erstreben sei, wird in der Zukunft wohl ihre Richtigstellung finden, weil es auf der Hand liegt, daß eine Flotte, wie die des deutschen Reichs, der ein Uebermaß von Personal nicht zur Verfügung steht, sich den „Luxus“ einer derartigen Generosität nicht erlauben darf.

III.

Deutsches Meer und Ostsee.

1. Das Deutsche Meer.

Seit der Inangriffnahme des Nordostsee-Canals ist die Theilnahme an Allem, was unseren Seeverkehr berührt, dem deutschen Publicum näher gebracht worden. Namentlich gilt das von den Beziehungen unserer Seehäfen und von dem Verhältniß des gesammten Hinterlandes zu demjenigen Meere, welches die Engländer sehr bezeichnend „the German ocean“ nennen.

Die bisherige Freihafenstellung der Haupthäfen Hamburg und Bremen ließ dieselben früher als etwas dem Ausland gehöriges erscheinen. Die an ihren Binnen-Thoren abschließende Zollgrenze trennte sie vom Hinterland, und mit ihnen fast alle Beziehungen des Meeres.

Eine ähnliche Wirkung wie die Zollgrenze der Freihäfen übte für die Ostsee-Häfen der Sundzoll. Derselbe ist aber schon seit Jahrzehnten verschwunden, und die Ostsee selbst wird mit der Nordsee durch den in die Elbe führenden Canal in direktere Verbindung gebracht. Die Belte haben immerhin eine Art politischer Barrière gebildet, und sie wird durch jenen Canal beseitigt.

Unterdessen haben sich auch die Stapelplätze der Nordsee, die bis dahin eine Art Brückenköpfe für das Ausland waren, dem eigenen Hinterland geöffnet, und seitdem fängt der

Deutsche an, über den Seehandel viel mehr nachzudenken, als es vordem geschah.

Die Verbindung der beiden Meere hat dem großen Vorschub geleistet; aber nicht sie allein; der Regierung Kaiser Wilhelms II. war es vorbehalten, schon bald nach der Thronbesteigung einen alten Herzenswunsch der Nation zu verwirklichen mit der Erwerbung Helgolands.

Ueber die Bedeutung des Erwerbes ist kaum weniger geschrieben worden, als über die des Canales, und wenn hier und da die Gemüther sich erwärmten, so ist das nicht ein Beweis für die Unterschätzung des Gegenstandes.

Es hatten sich bekanntlich auch im Hinblick auf den Canal sehr von einander abweichende Meinungen geltend gemacht; denn für die Technik war diese Form des Wasserbaues, für die Strategie die Beziehungen zu den Meeresküsten etwas Fremdes.

Vom Canal kann man noch sagen, daß er auch im Punkte der Handels-Interessen zu manchem Widerstreit Anlaß gab.

Nicht ganz unähnlich verhielt es sich mit der Bedeutung des Erwerbes der Insel Helgoland.

Es hat wohl so recht eigentlich Niemand gegeben, der den Werth des neuen Besitzes unterschätzt hätte. Denn so wenig Interesse man im Binnenlande auch für die Vorgänge auf dem Meere früher gehabt hat, die Insel Helgoland kannte Jeder, und von den Vielen, die sie kannten, wußten die Meisten, welche Bedeutung sie gehabt hat, aus dem einfachen Grunde, weil sie nicht in unserem Besitz war.

Die Art und Weise, wie sie in den Besitz Großbritanniens kam, ist nicht so allbekannt; gemeinhin nimmt man an, sie sei von Dänemark aus freien Stücken an England abgetreten worden. Das ist keineswegs der Fall. Sie wurde vielmehr von den Engländern, als sie die Elb-Mündung blockirten, unter Anwendung von Gewalt genommen, und es

lagen für die Eroberer zu jener Zeit ganz triftige Gründe vor. Die Continental-Sperre war im vollsten Schwung; die englischen Blockade-Schiffe bedurften eines ruhigen Lager-Ortes, und die englischen Händler eines Stapelplatzes für den Schmuggelhandel. Die Angabe dieser beiden Thatsachen genügt als Nachweis der Bedeutung.

Daß sich die förmliche Abtretung an den zur Zeit erzwungenen Besitz anschloß, fällt weniger ins Gewicht; thatsächlich war die Insel eine englische Eroberung. Daß sie eine solche nicht hätte werden können, wenn sie als Anhängsel Holsteins sich deutschen Schutzes erfreut hätte, ist eine Sache für sich, und muß die geschehene Thatsache als eine der unendlich vielen Folgen der deutschen Zerrissenheit angesehen werden. Uebrigens haben auch die dänischen Könige die Insel nur erst mit Gewalt in ihren Besitz gebracht, und sie war, während sie früher ein Theil Holsteins gewesen, dadurch ein Theil Schleswigs geworden.

Nun ist sie aber wieder wirklich deutsch, und es konnte nicht fehlen, daß sich an den neuen Besitz eine Fülle von Erörterungen knüpfte. Vor Allem haben die Strategen sich damit beschäftigt; das war erklärlich, denn der Besitz einer ganz frei im Meer liegenden Felseninsel ist ein der deutschen Strategie vollkommen neuer Umstand.

Die strategische Bedeutung der Insel führte zu Betrachtungen, die mancher irrigen Annahme Thür und Thor öffneten. Dahin gehörte namentlich eine Behauptung, man könne sich kraft des Besitzes der Insel, namentlich wenn diese recht stark befestigt werde, mit einer weniger starken Flotte begnügen.

Einer solchen Anschauung entgegenzuarbeiten, und den an sich so erfreulichen Erwerb der Insel nicht zu einem Gegenstand der Ausbeute für die Widersacher einer gesunden Seevertheidigung werden zu lassen, ist der Zweck eines der hier folgenden Aufsätze.

Unter der Aufschrift „Helgoland fest oder — sicher?“ wurde nachzuweisen gesucht, daß, wenn es sich um die Befestigung einer frei im Meer liegenden Insel handele, das erste Augenmerk zu richten wäre auf eine Flotte, die einer Uebernahme der Vertheidigung in jeder Kriegslage entspreche. Auch dürfe man nicht übersehen, daß die Begehrlichkeit eines jeden seemächtigen Feindes nach dem Besitz der Insel in demselben Maß wachse, in welchem ihre Ausstattung mit Kriegsmitteln gesteigert werde.

Es ist ein sehr häufig beliebtes Verfahren, daß man, wo Gründe nicht zu widerlegen sind, die Beweggründe verdächtigt. Dies Verfahren hat auch dem vorerwähnten Aufsatz gegenüber Anwendung gefunden.*) Man beschuldigt den Verfasser des Hintergedankens, daß es sich für ihn nur um eine unverhältnißmäßige Vermehrung der Flotte handele. Eine Beschuldigung wird durch einfachen Widerspruch natürlich nicht beseitigt, und der Widerspruch ist einmal aus diesem Grunde unterblieben; sodann aber auch, weil Kritiker nicht berechtigt sind, in der Beurtheilung solcher Ausführungen einen anderen, als einen sachlichen Ton anzuschlagen.

Bei den Blättern solcher politischen Parteien, die die Hochsee-Vertheidigung als eine für das deutsche Reich sehr überflüssige Sache zu bezeichnen lieben, fand die Kritik einigen Beifall, was indeß an der Sache nichts ändert.

Die Abschweifung war am Platz, weil sie mit den Interessen des „Deutschen Meeres“ in direkter Verbindung steht. Von größerem Belang ist die Herstellung der Binnenfahrt zur Verbindung der beiden nordischen Meere.

Als dieselbe geplant wurde, waren die Ansichten getheilt über den einzuschlagenden Weg. Die Mehrheit lehnte zu einem Entwurf, der in den 60er Jahren vom Geh. Oberbaurath Lenze aufgestellt worden war. Derselbe verfolgte

*) Oktoberheft 1890 der Preußischen Jahrbücher.

eine Linie von Eckernförde nach St. Margarethen an der Elbe. Man ging ziemlich allgemein von der Ansicht aus, daß die Elbmündung vor der Westküste von Schleswig den Vorzug verdiene, und brachte die größere Nähe des Kriegshafens an der Jade dabei zur Geltung.

Der jetzt zur Ausführung kommende Entwurf hatte unleugbar den Vorzug, daß eine sachkundige Vorarbeit bereits vorhanden war, und mit dieser hatten die Interessen der Elbe und der Stadt Hamburg zur Fortführung der Sache geebneten Boden.

Es war nicht günstig, daß für den viel kürzeren Canal-Weg von Eckernförde nach Husum eine eingehende Vorarbeit nicht vorhanden war. Ein holländischer Ingenieur Stieltges hatte diesen Weg begutachtet, aber nicht eingehend genug bearbeitet.

Hauptsächlich auf diesen Umstand bezieht sich der unter der Aufschrift: „Noch einmal der Nordostsee-Canal“ nachfolgende Aufsatz. Die Canalfrage war noch nicht entschieden, und dem Verfasser war es darum zu thun, dem seemännischen Standpunkt vorzugsweise darin Ausdruck zu geben. Er verhehlte sich nicht, in welcher verschwindenden Minderheit er sich mit seinen Anschauungen befand, wollte aber nicht unterlassen, Bedenken, wie z. B. dasjenige über die außerordentlichen Nachtheile der Cuxhavener Rhede zur Geltung zu bringen.

Auch über die Handelsvortheile des Canals waren die Ansichten getheilt, und die strategischen Rücksichten haben zuletzt den günstigen Ausschlag gegeben. Von großem Gewicht war in dieser Beziehung die Aeußerung des Generalfeldmarschall Graf von Moltke gewesen; er meinte, daß, kaufmännisch betrachtet, andere Nationen vielleicht den Hauptvortheil davon haben würden.

Solche Befürchtung bekam thatsächlichen Hinterhalt durch die Eröffnung des Seehafens von Petersburg, die den dortigen Verkehr in ungeahnter Weise hob.

Eine Ausschaltung des deutschen Hinterlandes vom Weltverkehr steht nun zwar nicht zu befürchten, da jetzt alle Seestädte dem Hinterland angeschlossen sind. Eine wirkliche Hebung der Beziehungen des deutschen Reiches zum Welthandel würde aber erst Platz greifen mit einer Einbeziehung der Hauptstadt; und auf diesen Punkt haben die drei in den Jahren 1889, 1890 und 1891 in der „Deutschen Revue“ des Herrn Dr. Richard Fleischer vom Verfasser geschriebenen Aufsätze Bezug.

2. Noch einmal der Nordostsee-Canal.

Wenn man über den Nordostsee-Canal redet, so muß man drei Dinge als schlechterdings unanfechtbar betrachten. Das ist einmal die Frage der absoluten Nothwendigkeit seiner Herstellung, zum zweiten die seiner westlichen Einmündung in die Elbe, und zum dritten die seiner östlichen Einmündung in die Bucht von Kiel. Ueber diese drei Punkte hat die öffentliche Meinung des Deutschen Reiches entschieden, und es erscheint nicht wohlgethan, daran zu rühren. Es empfiehlt sich das umsoweniger, als auch fast alle berufenen Autoritäten sich über jene Fragen geeinigt haben, und abweichende Meinungen, denen man Werth beizulegen hätte, nicht laut geworden sind.

Was die Frage der absoluten Nothwendigkeit betrifft, so knüpft sich daran eine zwiefache Bedeutung, die kommerzielle und strategische. Für die erstere spricht der Verkehr von 35 000 Schiffen, die ihren Weg von der Nord- zur Ostsee und umgekehrt zu nehmen haben. Die Hälfte davon, oder ungefähr die Hälfte, rechnet man als solche, denen die Abkürzung des Weges von Nutzen ist, für Segler bedeutet diese Abkürzung etwa eine Woche, zuweilen mehr, zuweilen auch weniger, für Dampfer etwa einen Tag, wenn man die Mitte der Ostsee und den Englischen Canal als Ab- und Zugangspunkte ansieht. Es kommt aber nicht allein die Abkürzung,

sondern auch die verminderte Gefahr in Betracht, denn die größere Gefahr der Reise um Skagen bedingt einen nicht geringen finanziellen Einsatz. Die damit verbundenen Schiffsverluste haben sich in Zeit von vier Jahren auf etwa 4 Millionen Mark belaufen, was eine Million jährlich macht. Das Risiko ist bei einer durch Schleswig-Holstein gehenden Canalfahrt in jedem Fall geringer; die Ansegelung der Zugänge des Canals ist natürlich auch nicht ohne Gefahr; sie hält sich aber im Gleichgewicht mit der Ansegelung des Sundes und der Belte, und thut deshalb diesem Vortheil des Canals — der Abkürzung des Weges nämlich — keinen Eintrag.

Die Abgaben für Benutzung des Canals müssen natürlich von den Schiffen getragen werden, und man will dieselbe auf 75 Pfennige pro Register-Ton bemessen; das würde einem Schiff von 500 Register-Tons die Ausgabe von 375 Mark verursachen; dies ist ein entschiedener Vortheil, denn selbst für ein Dampfschiff betragen die Unkosten des durch die längere Reise verlorenen Tages mehr als diese Summe.

Eine andere Frage ist, ob eine solche Abgabe der Verzinsung und Amortisation des Bau- und Unterhaltungs-Capitals genügt. Der Canal, wie er projektirt ist, kostet 156 000 000 Mark; das macht bei 3½ Procent eine Verzinsung von 5 460 000 Mark, und wenn man die Unterhaltungssumme von jährlich 1 900 000 Mark hinzurechnet, so ergibt sich ein Betrag jährlicher Unkosten von 7 360 000 Mark. Ein Verkehr von 18 000 Schiffen mit 5 500 000 Register-Tons, die Tonne zu 75 Pfennige, ergibt aber nur eine Einnahme von 4 125 000 Mark; es würde mithin dem Schiffsverkehr durch den Canal eine Staatsprämie von 3 235 000 Mark zu Theil werden, und zwar fortlaufend jährlich, und eine Amortisation kommt dabei noch nicht in Betracht. Indeß soll, wie es scheint, der Bundesrath ermächtigt werden, die Abgabe für Benutzung

des Canals zu erhöhen; es ist aber zweifelhaft, ob mit einer Erhöhung die Rentabilität sich steigern würde, weil man immer im Auge behalten muß, daß die Abkürzung des Weges für Dampfschiffe nur einen Tag beträgt. Bei einem Schiff von 500 Register-Tons würden die Tagesunkosten um ebensoviel Mark erhöht werden, wenn die Abgabe von 75 Pfennig auf 1 Mark stiege. Aber auch eine noch größere Erhöhung gibt zu Bedenken keinen Anlaß; die Passage um Skagen herum ist einen großen Theil des Jahres so reich an Seegefahr und Widerwärtigkeiten der Navigation, daß, wenn einmal ein Canal vorhanden ist, die Unkosten seiner Benutzung sich durch die geringeren Assekuranz-Prämien ausgleichen würden. Gegen eine solche Voraussetzung haben sich die Assekuradeure bis dahin noch ziemlich ablehnend verhalten; sie haben aber zugegeben, daß für die Wintermonate, d. i. von Oktober bis April, eine Ermäßigung der Prämie wohl gerechtfertigt sei.

Nach einer von den nautischen Vereinen aufgestellten Berechnung kostet der Betrieb eines Dampfers von 500 Tons (R.) täglich 325 Mark, der eines Seglers 90 Mark. Bei 75 Pfennig pro R.-Ton Abgabe wachsen die täglichen Betriebskosten für beide um 375 Mark. Der Dampfer zahlt mithin für die Vermeidung des Risikos von Skagen 50 Mark, der Segler kommt mit vier Tagen Zeitgewinn auf seine Unkosten. Positiven Gewinn würde er haben, wenn man eine Woche als durchschnittliche Wegeabkürzung rechnet. Einen solchen Durchschnitt hatten wir vorher angenommen, müssen hier aber einschalten, daß sowohl die Bremer, wie die Lübecker nautischen Sachverständigen das nicht anerkennen. Sie meinen, daß man für die Mehrzahl der Fahrten zwischen Ostsee und Englischem Canal nicht einmal eine halbe Woche als Durchschnitt rechnen könne, weil die Benutzung des Canals unter Umständen Zeitverlust für Segler zur Folge hat. Ein solcher Einwand ist nicht unbegründet. Trifft ein von Osten kommen-

des Segelschiff Nordweststurm vor der Elbe, so wird es häufig wochen-, ja monatelang festgehalten, während sein den Canal verschmähender Konkurrent mit günstigem Wind von Skagen nach Galloper segelt. Und erfahrungsmäßig ist der Nordwest derjenige Wind, der in der Nordsee am häufigsten, am stärksten und für die Elbschiffahrt am hinderlichsten auftritt.

Da es sich für jetzt nur um den Nachweis der allgemeinen Nothwendigkeit handelt, so bleibt dieser Punkt noch außer Betracht; man wird später darauf zurückkommen müssen.

Verfolgt man die Entstehung und Geschichte der Canal-Entwürfe und ihrer Begründung, so findet man, daß der Wunsch, einen großen Canal zu besitzen, schon im vorigen Jahrhundert rege geworden ist. Vortheile für den Handelsverkehr zwischen den beiden Meeren spielten dabei die Hauptrolle. Theils aus finanziellen, theils aus politischen Gründen hat sich aber die damals dänische Regierung nicht zu einer Ausführung in größerem Maßstabe verstehen wollen, und es blieb beim Eider-Canal, wie er im wesentlichen jetzt noch besteht, d. h. also bei einem Canal für Küstenschiffahrt, ohne jeden Nebengedanken an strategische Zwecke. Diese wurden erst in den Jahren 1848 und 1849 in den Vordergrund geschoben, zu einer Zeit, wo Deutschland mit Dänemark im Krieg war, und wo die schleswig-holsteinische Regierung eine kombinirte Vertheidigung der östlichen und westlichen Küsten anstrebte. Natürlich konnte der Eider-Canal einem solchen Zweck nicht genügen, denn er konnte nicht einmal von Kanonenbooten mit Hülfsschrauben, wie sie damals schon hier und da auftraten, benutzt werden. Als der erste Krieg vorüber war, traten jene strategischen Nebengedanken wieder mehr in den Hintergrund, denn die dänische Regierung wollte von dergleichen nichts wissen; aber auch für Handelszwecke war sie der Forderung eines Canals abgeneigt, einmal, weil alle Schiffe, die durch den Canal gingen, dem Sund entzogen wurden, und weil ferner der Besitz eines durch Holstein

gehenden Canals für die Zukunft doch immer als eine unsichere Sache erschien. Der Sundzoll war damals in unbestrittener Blüthe; keine europäische Macht wagte es, daran zu rühren, und erst einem amerikanischen Protest war es vorbehalten, für jenes veraltete Prärogativ der dänischen Krone Abhülfe zu schaffen.

Die Forderung des Canals wurde dadurch aber nicht tangirt; die Segelschiffahrt befand sich immer noch in lebhaftem Aufschwung, und die Vermeidung des Kap Skagen mit seiner berüchtigten Jammerbucht galt fortan, ganz abgesehen von allem andern, als eine Förderung der reinen Menschlichkeit.

Nichtsdestoweniger haben sich auch schon damals einige nautische Vereine gegen die Sache ausgesprochen, sie meinten, der Vortheil der Abkürzung des Weges sei nicht groß genug, und mit der vergrößerten Sicherheit sei es nicht weit her. Von letzterem Motiv wollten namentlich eine Anzahl pommerscher Schiffscapitäne nichts wissen; auch die Danziger, Pillauer und Memeler gaben der altgewohnten Straße von Kullen, Anholt, Läsö und Skagen vor der Canalschiffahrt den Vorzug. Sie haben sich aber neuerdings belehren lassen, und nur die Lübecker und Bremer scheinen auf dem alten Standpunkt zu beharren, obwohl ihre ablehnende Haltung nur schüchtern zu Tage tritt.

Unterdessen ist aber auch der Entwurf, wie er vorliegt, von der Begründung durch Handelsvortheile etwas zurückgetreten und hat die strategischen in den Vordergrund gestellt. Das erscheint auffallend, nachdem der erste Stratege der Gegenwart sich in ziemlich unverblümter Weise gegen das Projekt überhaupt ausgesprochen hatte. Die Gründe, die der Generalfeldmarschall seiner Zeit geltend machte, liefen darauf hinaus, daß eine Verstärkung der Seestreitkräfte eher in einer größeren Vermehrung der Schiffe, als in einer größeren Entwickelung der Binnengewässer zu suchen sei. Das hat viel

für sich. Der Canal ist zwar für die maritime Vertheidigung eine Vereinfachung der inneren Linien; ohne Vermehrung der Streitkräfte ist es aber auch eine Schwächung derselben, weil er kraft seiner Bedeutung in hohem Grade den Angriff auf sich zieht. Dieser Einwand wiegt aber nicht so schwer wie der Vortheil der vereinfachten maritimen Vertheidigung. Dagegen gibt man sich einem Irrthum hin, wenn man von einer quasi Verdoppelung der Flotte spricht. Es ist richtig, daß der eigenen Offensive für die Ostsee ein Ausfallthor im Westen, für die Nordsee ein Ausfallthor im Osten geschaffen wird; richtig ist ferner, daß einem jeden Feind sowohl die Blockade unserer Nordsee- wie unserer Ostseeküsten nicht wenig erschwert wird. Unter Umständen kann dies, je nach örtlicher Lage der Mündungen des Canals, recht erheblich der Fall sein; unrichtig ist dagegen, daß — wie ziemlich allgemein behauptet und angenommen wird — jeder der beiden Vertheidiger, — sei es der in der Nord-, oder der in der Ostsee, — das Maß seiner strategischen und taktischen Kraft in dem allgemein beliebten kombinirten Sinne zu berechnen hätte. Es ist nicht ohne Gefahr, einer solchen Legende noch immer mehr Nahrung zu geben. Denn einerseits ist diese Legende geeignet, in Flottenkreisen einer falschen Vertrauensseligkeit die Thür zu öffnen, andererseits trägt sie dazu bei, sowohl den Finanzautoritäten des Reichs wie der öffentlichen Meinung über die strategischen Bedürfnisse der Landesvertheidigung zur See falsche Anschauungen beizubringen. Eine sehr gewichtige Stimme hatte sich über diese Legende schon geäußert, man möge, statt darauf zu bauen, lieber die Flotte verdoppeln. Man hat vielfach geglaubt, jener Aeußerung die Bedeutung eines jovialen bon-mot beilegen zu sollen oder eines hingeworfenen Wortes, welches keiner Begründung bedarf, weil es eine solche nicht hat. Darin täuscht man sich, wie es in Dingen, an die man nicht heran will, so häufig und so gern geschieht. Man spricht von der beliebigen

Verschiebung der Streitkräfte, wenn Sund und Belte sich in Feindeshand befinden; man pflegt aber wenig danach zu fragen, ob denn unser Vertheidiger ein solches Belieben in seiner Hand hat. Man kann zugeben, daß die reine Möglichkeit auch etwas werth ist, sie nützt aber wenig, wenn ihr das „non liquet“ gegenübersteht. Ist eine feindliche Macht im Belt, so scheint uns für einen „preußischen“ Admiral das Ausweichen nach Westen nicht statthaft zu sein, und ähnlich verhält es sich mit dem Vorschieben einer Nordseeflotte nach Osten. Nun pflegt man aber, um dieses Odium zu vermeiden, die Verschiebung nicht in defensivem, sondern in offensivem Sinne hinzustellen. Einer Blockade in der Nordsee soll eine Verstärkung von Osten, einer solchen in der Ostsee von Westen her zu Theil werden, und die stillschweigende Annahme der Ueberraschung des blockirenden Gegners ist hierbei für das große Publicum nicht ausgeschlossen. Bei fast der gesammten maritimen Strategie bildet das Element des überraschenden Auftretens einen sehr wichtigen Faktor; dies dürfte vielleicht der einzige Fall sein, wo die Annahme nicht zutrifft. Canäle haben in der Seekriegsgeschichte noch keine erhebliche Rolle gespielt; das kommt vielleicht daher, daß Canäle für große Seeschiffahrt erst neueren Datums sind; es läßt sich aber unschwer absehen, daß sie auch in der Zukunft erst dann eine Rolle spielen werden, wenn ihr Besitzer die vorliegenden Gewässer beherrscht, oder wenn je eine Mündung von je einem Gegner beherrscht wird. Wem alsdann die Benutzung des Canals von Wichtigkeit ist, der wird ihn zu erhalten, wem sie aber lästig, der wird ihn zu zerstören oder seine Benutzung wenigstens zu beeinträchtigen suchen. Bei der Vervollkommnung, zu der heute der Gebrauch des Dynamites gediehen ist, liegt eine solche Beeinträchtigung im Belieben eines jeden der beiden Gegner; so brisante Mittel sind aber zur Sperrung noch nicht einmal nöthig. Es war ein in England wohl bemerkter Fingerzeig,

als inmitten der Afghanischen Grenzwirren unversehens ein russischer Handelsdampfer den Suez-Canal verbarrikadirte. Und das ist ein Akt, der sich jederzeit im tiefsten Frieden vollziehen kann. Man sieht daraus, wie leicht eine Sperrung, und mit wie wenig Aufwand der „Verdoppelung der Flotte" ein Riegel vorgeschoben werden kann.

Es ist dies auch der Grund, warum für Canäle, wie Defiléen ähnlicher Art, jedesmal die Neutralitätsfrage aufgeworfen wird, sobald die politischen Verhältnisse anfangen, drohend und unsicher zu werden. Der Bosporus und die Dardanellen sind nichts Anderes als ein Canal, und die Erzwingung ihrer Neutralität durch das europäische Konzert war alsbald Tagesgespräch, wie eine Forcirung in Aussicht stand. Der Belt ist nicht mehr und nicht weniger als ein Canal, von dessen Neutralisirung auch die Rede gewesen ist, aber ohne Erfolg, weil nähere Betrachtung immer zu der Erkenntniß führt, daß dergleichen theoretische Hindernisse im Krieg immer der elementaren Gewalt Platz machen. Darum handelt es sich hier aber nicht. Die Kriegsbedeutung, die eine Verschiebung der Streitkraft hat, soll nicht in Abrede gestellt, es soll nur darauf hingewiesen werden, daß die Verstärkung der Machtmittel durch den Canal nicht den Umfang hat, den man ihm gewöhnlich beimißt. Schlagworte sind verfänglich; unstreitig ist der Canal für die Strategie ein Gewinn, aber es ist kein Schleichweg, auf dem eine wirksame Vertheidigung sich anders als durch wirksame Gefechtsmittel erreichen läßt. Leider sind auch diese nicht umsonst zu haben, und nur zu gern greift der geängstigte Steuerzahler nach allem, was ihm für so gewaltige Auslagen Ersatz zu bieten scheint. Es liegt uns durchaus fern, die Nützlichkeit des Canals — ja, unter Umständen seine strategische Nothwendigkeit — in Abrede zu stellen; es handelt sich nur darum, die Bedeutung gewisser Schlagwörter auf ihr richtiges Maß zurückzuführen.

Die dänischen Inseln bilden die Ab- und Zugangsthore der Ostsee. In strategischem Sinne gehören sie immer demjenigen, der die See beherrscht, von der sie umgeben sind, und wenn Deutschland darauf keinen Anspruch macht, so muß es sich ein Thor schaffen, welches ihm allein gehört; die dauernde Zugänglichkeit garantirt ihm freilich immer nur wieder der, der über das vorliegende Wasser gebietet, und das ist der glückliche Besitzer der meisten Gefechtsmittel, um die man also schlechterdings nicht herum kommt.

Vergleicht man die Gesichtspunkte der kommerziellen Nothwendigkeit einer-, der strategischen andererseits, so ergibt sich, daß die letzteren vorwiegen. Es ist daher wohl anzuerkennen, daß die Regierung in ihrer Vorlage nicht sowohl den kommerziellen als den Standpunkt der strategischen Nothwendigkeit in den Vordergrund gestellt hat. Unsere See-Vertheidigung hat unzweifelhaft Lücken, sie müssen allmälig ausgefüllt werden, und die Vereinfachung der maritimen Verbindungs- und Verkehrslinien ist ein nicht unwesentlicher Beitrag.

Alle weiteren mit dem Bau eines solchen Canals verbundenen Fragen werden von diesem Standpunkt zu beurtheilen sein; die kommerziellen Vortheile gehen bei einer so wichtigen Verkehrsader mit den strategischen Hand in Hand, und alles, was in der Anlage, in seinen Eigenschaften, in Richtung, Lage, Ausstattung und Betriebsmitteln komplizirt, schwerfällig und mit Hindernissen verknüpft ist, wirkt störend, ebenso für kommerzielle, wie für strategische Zwecke.

Ueber die allgemeine Frage der Ausführbarkeit sind angesichts des Suez-Canals als Thatsache, des Panama-Canals als im Werden begriffen, nicht viel Worte zu verlieren. Die Frage der Erdbewegung, die hauptsächliche bei einem Canal, gestaltet sich in diesen nördlichen Niederungen fast überall gleich, und sie bietet keine Schwierigkeiten, auch wenn die Lage der Mündungen ungewöhnliche Länge des Canals erheischt. Unter „ungewöhnlicher“ Länge würde man eine Ausdehnung

des Canals zu verstehen haben, die nur wenig Gewinn und Abkürzung des Weges bietet.

Es liegt sehr nahe, daß die Art der Ausführung für die allgemeine Bedeutung des Unternehmens sehr wichtig ist. Die ganze Entstehungsgeschichte des Projektes gibt dafür einen deutlichen Fingerzeig. Die ursprünglichen, in den 40er und 50er Jahren, ja auch später entworfenen Projekte knüpften an die mit dem Eider-Canal vorhandenen Erfahrungen an; sie waren zumeist Entwürfe zu einer durch ein Schleusen-System herzustellenden Wasser-Verbindung Das jetzt vorgelegte Projekt ist dagegen ein Durchstich, der nur an seinen Endpunkten je eine Schleuse erhalten soll. Die Bedeutung der letzteren steht dabei nur in zweiter Linie. Der Unterschied zwischen einem eigentlichen Schleusen-Canal und einem Durchstich besteht im Wesentlichen darin, daß beim ersteren der Trajekt in seiner ganzen Länge die Erhöhungen und Vertiefungen des Terrains berücksichtigt, daß bei demselben stufenweise jeder wesentlichen Erhöhung eine entsprechende Höhe des Wasserspiegels und je ein entsprechendes, durch zwei Schleusen abgeschlossenes Becken, zugetheilt werden muß, und daß am höchsten Punkte eine sogenannte „Scheitelhaltung" nöthig ist, die alle Wasserspiegel dominirt. Bis zu dieser Scheitelhaltung hat jeder Schiffs-Trajekt sonach eine Steigung und nach seinem Passiren den entsprechenden Fall. Es sind in Folge dessen zur Herstellung des Trajektes fortwährende Hebungen und Senkungen des Wasserspiegels erforderlich, deren Bedarf an Wasser von außen Nahrung erhalten muß. Jedes höher gelegene Becken hat an das niedriger gelegene die zur Spiegelhebung nöthige Wasserfüllung abzugeben, welche Prozedur sich stufenweise wiederholt, bis die damit verbrauchte Wassermenge unten abfließt. Daß hierbei die dauernde Scheitelhaltung Hauptsache ist, liegt auf der Hand. Gespeist werden kann sie auf natürlichem und auf künstlichem Wege. Sind reichlich Flüsse vorhanden, die dahin ihren Fall haben, oder sonst

höher gelegene Reservoirs in Gegenden mit starkem Regenfall oder sonstigem reichen Wasserzufluß, so wird die Scheitelhaltung des Canals auf diesem natürlichen Wege am einfachsten gespeist; auch der Betrieb vereinfacht sich dementsprechend und ist mit geringeren Unkosten verbunden. Dieselben werden sehr erhöht, wenn die Speisung auf künstlichem Wege stattzufinden hat, namentlich, wenn Dampfbetrieb nöthig ist, um die zur Speisung erforderlichen Reservoirs zu schaffen. Diese Wasser-Zufuhr bildet somit den Hauptfaktor des Schleusen-Canals; eine andere Haupt-Eigenschaft desselben steht damit in direktem Zusammenhang; dieselbe besteht darin, daß das Längen-Profil seines Trajektes den Höhen-Unterschieden des Terrains folgt. Ueber welche Höhe der Trajekt geführt werden kann, hängt wesentlich von der Möglichkeit der Wasserzufuhr ab, deren Schwierigkeit wachsen muß mit der Höhe. Ist sie dagegen auch bei erheblicher Höhe der Scheitelhaltung gesichert, dann hat man es mit dem anderen Faktor, der Erdbewegung wesentlich leichter, weil alle von den Schleusen gebildeten Becken in der Tiefen-Abmessung gleich sind, die gesammte auszuhebende Erdmasse daher viel geringer wird, als wenn ein und derselbe durchgehende Wasserspiegel vorhanden wäre.

Dies letztere ist der Fall bei dem sogenannten reinen Durchstich. Es liegt auf der Hand, daß ein ausgedehntes Schleusen-System den Schiffsverkehr verlangsamt. Demungeachtet war man immer auf dieses System angewiesen, sobald ein Trajekt größere Höhen zu überwinden oder große Niveau-Unterschiede an den Canalmündungen zu berücksichtigen waren.

Der Durchstich hat zwischen beiden Mündungen nur einen Wasserspiegel mit der durch den Schiffstrajekt bedingten Tiefe; die Erdaushebung hat sich daher, ohne Rücksicht auf vorkommende Höhen, lediglich nach diesem Wasserspiegel mit seiner Tiefe zu richten; alle Höhenunterschiede, die sich dem Weg des Canals entgegenstellen, sind deshalb absolut zu be-

seitigen. Der Canal schneidet nicht wie beim Schleusen-System nur die Oberfläche der Höhe, sondern es muß die letztere bis unter die den Wasserspiegel beider Mündungen verbindende horizontale Linie durchschnitten werden. Kommen Niederungen vor, tiefer als jene horizontale, so muß der Canallauf an beiden Seiten hoch aufgedämmt werden, und durch solche Vorkehrungen wird der Bau erheblich vertheuert.

Es geht aus allem dem hervor, daß, wenn Terrain-Erhöhungen überhaupt vorhanden sind, die Erdbewegung beim Durchstich eine viel größere ist, als beim Schleusen-Canal; und diese größere Erdbewegung gilt auch für Niederungen, wo es sich nicht sowohl um Aushebung tiefer Einschnitte, als um das Auswerfen großer Dämme handelt. In der Art des Terrains, wie der größere Theil von Schleswig-Holstein sie bietet, taxirt man die Kosten der Fortbewegung von einem Cubikmeter Erde auf etwa $1^1/_4$ bis $1^1/_2$ Mark und berechnet damit die Kosten von einem Kilometer Canallänge auf rund eine Million Mark. Der Berechnung des von der Regierung vorgelegten Projektes liegt sogar nur die Taxe von 1,11 Mk. pro Cubikmeter zu Grunde; eine ziemlich hohe Ziffer erreicht dagegen die Fläche zu erwerbenden Grund und Bodens, die rund etwa 2000 Hektaren Landes ausmacht, wobei der Hektar mit 3200 Mark in Ansatz gebracht ist.

Der Unterschied in den Kosten besteht also zwischen einem Schleusen-Canal und einem Durchstich wesentlich darin, daß der erstere, wenn auch theuere Schleusenbauten, doch viel geringere Erdaushebung, der letztere aber größere Erdmassen zu beseitigen hat und größere Uferbauten erfordert. Fallen bei ihm auch die Schleusen und die Nothwendigkeit der Wasserzufuhr weg, so muß doch für die vom Canal durchschnittenen Entwässerungsadern des Landes Sorge getragen werden, was hier und da kostspielige Vorkehrungen, Stromableitungen, Sielanlagen oder auch Seiten-Canäle erfordert.

Ueber die Lage des Canals sind immer viele Meinungs-

verschiedenheiten gewesen. Der vorhandene Eider-Canal gewährt dafür keinen oder nur sehr geringen Anhalt. Ausschließlich Canal ist derselbe nur zwischen Rendsburg und seiner Ostsee-Mündung bei Holtenau. Von Rendsburg folgt sein bei weitem größerer Theil dem Lauf des Flusses Eider, der bei Tönning in die Nordsee mündet. Dieser Fluß hat bedeutende Krümmungen, was den gesammten Trajekt sehr verlängert. Da er, dem Flußlauf folgend, irgend welche in Betracht kommende Erhöhung nicht zu überwinden hat, so ist auch seine Wasserzufuhr einfach und ohne Schwierigkeit. Dazu kommt, daß er im Winter fast regelmäßig zufriert, und sein Verkehr in den Wintermonaten deshalb auf drei Monate mindestens ganz eingestellt wird. Diese Zeit der Verkehrseinstellung wird denn auch zur Instandsetzung und Reparatur seiner Schleusen benutzt.

Als man die Anlage eines großen Schiffahrts-Canales anfing in Betracht zu ziehen, machten sich in den pro et contra abgegebenen Meinungen natürlich auch vielerlei lokale Interessen geltend. Es entstanden in Hinsicht der Lage mehrere Entwürfe, und keiner war ohne einen Beisatz von solider Begründung. Der Gedanke selbst datirt zurück bis ins 16. Jahrhundert, wo man das Land von Hadersleben nach Ribe durchstechen wollte; später wollte Christian IV. von Apenrade nach Ballum und dem Lister Tief gehen; einer späteren Zeit gehört die Idee einer Verbindung desselben Lister Tiefs mit der Flensburger Föhrde; unsere neuere Zeit aber beschäftigt sich vorzugsweise mit dem Entwurf eines Durchstiches von Eckernförde nach Husum oder mit dem einer Verbindung des Eckernförder oder des Kieler Hafens mit der Mündung der Elbe.

Daß die Entwürfe im Laufe der Zeit immer südlicher rückten, findet eine zwiefache Erklärung, einmal in den Eis-, das andere Mal in den politischen Verhältnissen. Heute fügt man noch einen dritten Grund, den der innern, weil möglichst

nach Süden gerückten strategischen Linie hinzu. Charakteristisch bleibt es für alle Entwürfe, auch für die neuesten, wie wenig die Wahl beschränkt ist an der Ostsee, wie sehr dagegen an der Nordsee. An der Ostsee bieten fast alle Einbuchtungen des Meeres gleich günstige Verhältnisse; das Wasser ist tief bis unmittelbar an die Ufer, Ebbe und Fluth existiren nicht, und der Verkehr ist bis unmittelbar an die Hafenstädte heran für Schiffe aller Größen fast unbehindert. Nicht so in der Nordsee. Folgt man der ganzen Inselreihe an der Westküste Schleswigs, von Norden nach Süden bis zur Mündung der Elbe, so trifft man nur einen einzigen Wasserlauf, der mehr als fünf Faden bei niedrigstem Stand hat, und fünf Faden sind die Minimalforderung für große Schiffe. Dieser Wasserlauf ist die sogenannte alte Hever. Sie bildet gegenwärtig die Fahrrinne für Husum, bis zu dessen Hafen aber nur kleine Schiffe kommen können, weil die Wassertiefe nicht bis zur Stadt reicht. Bis auf die Entfernung von einer Seemeile oder zwei Kilometern ist die Fahrrinne tief, aber von da ab bis zur See eng und gewunden. Dagegen streckt sich von da, wo die Hever in die See mündet, ein breiter Arm von beträchtlicher Tiefe, die Norder-Hever genannt, nordöstlich, die Insel Pelworn zur linken, und bildet an der Südostseite dieser Insel, die allen dortigen Seeleuten so wohl und rühmlich bekannte Rhede, das Pelwormer Tief; es ist das ein Wasserbecken, welches in einer Länge von zwanzig und einer Breite von zwei bis drei Kilometer, gegen den Nordwest von der Insel Pelworm gedeckt, einen Ankerplatz bildet, wie es einen zweiten an der deutschen Nordseeküste nicht gibt. Seine Tiefe wechselt zwischen 12 und einigen 20 Faden. Einigermaßen ähnliche Verhältnisse würde das Lister Tief bieten, wenn dort nicht eine Barre den Eingang verschlösse.

Zieht man in Betracht, daß in der sogenannten Hamburger Bucht, d. i. dem rechten Winkel, den die ostwestlich gehende hannoversche und die südnördlich gehende schleswigsche

Küste bilden, Sturm und Seegang aus Nordwest den Hauptfeind der Navigation bilden, so könnte man für den gesammten Schiffsverkehr der Ostsee einen geeigneteren, günstigeren Sammelpunkt in der That nicht finden als das Pelwormer Tief. Sein Hauptvorzug liegt darin, daß es den Segelschiffen das Auslaufen auch bei nordwestlichem Sturm gestattet, was sonst dort nirgends der Fall ist; denn es gibt außer dieser einen keine andere gegen Nordwest geschützte Rhede. Eine Verbindung des Pelwormer Tiefes mit der Bucht von Eckernförde, unter Benutzung des Windeby-Nörs und der inneren Schleiy, wäre das einfachste, natürlichste und kürzeste, wenn nicht die Watten zu durchschneiden wären. Das wäre nöthig zur Verbindung des Pelwormer Tiefs mit dem Punkt, wo der Landdurchstich die Küste trifft. Ob man die Schwierigkeit überschätzt, muß dahin gestellt bleiben; Thatsache ist, daß sachkundige, besonders holländische Ingenieure, ein derartiges Projekt für das beste hielten, weil es alle Vorzüge in sich vereinigt. Namentlich war zu jener Zeit, d. i. in der Mitte dieses Jahrhunderts, ein holländischer Wasserbau-Techniker, namens Stieltjes, ein sehr lebhafter Befürworter gerade dieses Projektes. Benützte man die zwischen Eckernförde und der Stadt Schleswig, die im Windeby-Nör und der Schley, vorhandenen Gewässer, so bedürfte man nur noch der Terrain-Erwerbung und Ausgrabung auf einer Strecke von fünf deutschen Meilen. Von der Insel Fehmarn in der Ostsee führte ein einziger gerader Kurs die Schiffe in die Bucht von Eckernförde, durch den Canal zum Pelwormer Tief, und von dieser vortrefflichen Rhede an Süderoog vorbei nach dem Ankergrund von Helgoland und nach dem Englischen Canal. Stieltjes war der Meinung, daß die Herstellung einer genügenden Tiefe zwischen dem Pelwormer Tief und einem seiner Lage entsprechenden Seegat keinen größeren Schwierigkeiten unterliege; denn die Herstellung eines reinen Durchstiches führe eine so intensive und ständige Strömung von

der Ostsee über das westliche Fahrwasser, daß an der Förderung und Erhaltung der Tiefe des letzteren nicht zu zweifeln sei.

Die neueren Ingenieure und die deutschen Sachverständigen haben sich einer solchen Hoffnung nicht anschließen können, sie halten die Herstellung von sogenannten Lahnungen, wie Stieltjes sie vorschlug, und worunter seitliche Eindämmungen des Fahrwasser-Profiles zu verstehen sind, für außerordentlich kostspielig, und glauben, daß auf eine Benutzung des Hever-Fahrwassers unter allen Umständen zu verzichten sei.

Des Stieltjes'schen Entwurfes wird auch in dem Projekt von Dahlström Erwähnung gethan, aber nur in sehr vorübergehender Weise. Man behauptet, daß der Ingenieur Stieltjes jede Auskunft über die Kosten seiner Eindämmungen schuldig geblieben sei. Erfahrungsmäßig sei darüber nichts festgestellt, man könne deshalb nicht wissen, welche Kosten sie verursachen, und man müsse ein für alle Mal darauf verzichten, diesen Theil der Nordsee der deutschen Hafen- und Küsten-Entwickelung als ein neues Glied hinzuzufügen.

Auf eingehendere Erhebungen scheint man sich merkwürdiger Weise nicht eingelassen zu haben; wenigstens ist davon nichts in die Oeffentlichkeit gedrungen, und die Meinungen aller Sachverständigen haben sich schließlich auf das Dahlström'sche, alias Lentze'sche Projekt geeinigt.

Von dem Entwurf des Geheimen Oberbaurath Lentze, dem einzigen, der mit Gründlichkeit durchgearbeitet worden, hat man sich nur insoweit entfernt, als man Kiel statt Eckernförde zum östlichen Ausgangspunkt bestimmte. Als westlicher ist die Elbe gewählt.

Bei der Einstimmigkeit, mit welcher alle Autoritäten dieses Projekt angenommen haben, kann ein solches Vorgehen natürlich nur gebilligt werden. Einer langjährigen Forderung der Nation wird damit im wesentlichen Genüge gethan,

und so kann man mit dem Gegebenen trotz mancher Mängel zufrieden sein.

Seeleute, denen die Navigation in den Gewässern der nord-friesischen Inseln bekannt ist, empfinden es schmerzlich, daß die Vortheile des Pelwormer Tiefs ihnen versagt bleiben; für die Elbmündung und die berüchtigte Cuxhavener Rhede haben sie schlechterdings kein Herz, und sie pflegen zu klagen, daß von nun an der unerbittliche Norwest ihnen eine neue hoffnungslose Perspektive Wochen und Monate langen Ausharrens eröffnet. Und wer sich vor dem gefürchteten Nordwest flüchtet, findet erst unterhalb Glückstadt auf der sogenannten Freiburger Rhede eine Zuflucht; aber der Canal mündet erst unterhalb derselben, zwischen Brunsbüttel und St. Margarethen, wo der Strom dem Seeschlag schon recht erheblich offen ist.

Solche Klagen würden begründet sein, wenn man die Herstellung einer genügenden Fahrrinne durch die Watten für eine leichte Sache zu halten hätte. Die Elbmündung hat den Vortheil eines von der See bis an die Canalmündung vorhandenen, bei Tage und bei Nacht wohl markirten tiefen Fahrwassers; dasselbe ist der gesammten Schiffahrt und dem Theile des Weltverkehrs, der nach Hamburg seinen Lauf hat, wohl bekannt und, was noch mehr sagen will, an einem seiner Hauptpunkte, bei Cuxhaven, auch stark befestigt, also mit Schutzwehr versehen. Ob es nicht noch weiterer Schutzwehren, etwa bei Steilsand bedürfte, mag dahin gestellt sein. Solche Vorzüge würden bei einem neuen Verkehrsweg unzweifelhaft erst zu schaffen sein. Nur den einen Verkehrsweg schützen zu müssen, ist strategisch ein Vorzug; kommerziell dagegen ist der Vorzug dieser Vereinfachung nur für Hamburg vorhanden, und der gesammte Hamburg-Baltische Schiffsverkehr wird von den Unzuträglichkeiten, die Wind und Wetter in der Helgolander Bucht bieten, fortan unabhängig gemacht.

Daß der Verkehr der Kriegsflotte in die Elbe geleitet

wird, hat nicht die Vortheile, die man sich vielfach davon zu versprechen scheint.

Es wird häufig die Frage aufgeworfen, ob man auch heute noch die Jade wählen würde, wenn es sich darum handelte, in der Nordsee einen Kriegshafen zu schaffen. Und die Frage tritt noch lebhafter auf, seit die Idee eines Nord-ostsee-Canals greifbare Gestalt gewinnt. Wir glauben, daß es eine müßige Frage ist; Wilhelmshaven kann nicht besser liegen, als es liegt, und die Männer, die es gewählt haben, verdienen den Dank der Nation heute noch ganz in demselben Maße, wie zu der Zeit, wo es gewählt wurde. Napoleon I. wußte, was er wollte, als er, obgleich im Besitz der Elbe, den Jadebusen für die Zwecke der Flotte bestimmte. Es ist nicht nothwendig, daß die Schutzmittel für den Handelsverkehr, sich mit dem letzteren auf ein und derselben Straße befinden. Jedem Versuch eines Angriffs auf die Elbe ist die Jade eine Flanken-Drohung und zugleich eine Garantie, daß, wer in Zukunft die Elbe verschließt, nicht auch den zukünftigen Schlüssel der Ostsee in unbehindertem Besitz hat. Ueber den Nichtbesitz Helgolands pflegt man hier und da in der deutschen Publizistik schmerzliche Reflexionen zu hören; aber es wird viel zu wenig daran gedacht, daß die Flagge, die auf einer solchen Insel weht, mit ihrem wirklichen Besitz in Kriegszeiten nicht identisch ist; nur „wer die See hat, hat das Land“ ist ein alter Satz, und nur, wer die See beherrscht, beherrscht eine solche Insel. In der französischen Campagne wäre die Situation für die deutsche Strategie nicht um ein Haar günstiger gewesen, wenn Helgoland deutsch gewesen wäre; denn wenn auch der ganze Felsen von gezogenen Kanonen gestrotzt hätte, so ist der Ankergrund, dem es Schutz gibt, doch ihrem Rayon entzogen, und für eine dort ankernde feindliche Flotte ist die Jade sicher eine schlimmere Drohung als Helgoland selbst.

Anders läge die Sache, wenn eine ähnliche Drohung,

wie von der Jade, auch von der Hever etablirt werden könnte; ihre Mündung hat dieselbe Entfernung von Helgoland, und jeder Angriff auf Elbe und Weser fände damit eine gefährliche Doppelflankirung. Es erscheint müßig, Betrachtungen darüber anzustellen, sie sind aber schwer zu vermeiden, wenn die strategische Bedeutung des Nordostsee-Canals eine so vorwiegende ist. Dafür muß man es sich genügen lassen, daß die nach reiflicher Erwägung adoptirte Linie eine thunlichst südliche Lage hat und in der Elbmündung ein fertiges Fahrwasser findet.

Bei Beginn des letzten deutsch-französischen Krieges ereignete es sich, daß man sich hinsichtlich der Dislocation einer Anzahl kleinerer Fahrzeuge von der Ostsee nach dem Jadebusen in einiger Verlegenheit befand. Dem erfinderischen Genie eines an den Vertheidigungsanstalten von Kiel hervorragend betheiligten Mannes, des damaligen Obersten Rode, gelang es, die an und für sich zu jenem Zwecke ungeeigneten Schleusenbecken des Eider-Canales zur Aufnahme von Dampfkanonenbooten herzurichten, was den Trajekt einer nicht geringen Zahl derselben ermöglichte. Die Sache war ebenso opportun, als verdienstvoll, war vielleicht auch der Anlaß zu jenem Gedanken von der Verdoppelung der Flotte, wie sie durch Herstellung eines großen Schiffahrts-Canales bedingt sei. Große Bedeutung legt man deshalb auch dem Umstande bei, daß die östliche Mündung des Canals identisch werde mit der Mündung des Kriegshafens in Kiel. Das erscheint Vielen einleuchtend, ungeachtet der mannigfach gehörten Klagen über die unzuträgliche Vermischung kommerziellen und militärischen Betriebes. Es ist aber besser, in kommerzieller wie in strategischer Hinsicht, das eine in Kiel, das andere in Eckernförde zu haben, weil der Friedensbetrieb getrennt, ein feindlicher Angriff auf eins von beiden aber von dem andern flankirt wird, wie es in der gleichen Art bei Elbe und Jade der Fall ist. Eine von Eckernförde als

Sukkurs heranrückende Flotte ist mit der in Kiel so gut wie vereinigt; ja sie ist noch mehr, denn sie verhindert einen Feind, die Bucht von Eckernförde als Stützpunkt zu benutzen bei seinem Angriff auf Kiel. Aber eine Version wie die einer Einmündung des Canals in Eckernförde würde von der Kieler Bevölkerung mit wenig Sympathien begrüßt werden. Dort verspricht man sich große Dinge von dem Aufschwung der Stadt nach Fertigstellung des Canals, und mag sich darin nicht täuschen.

Und so rückt denn der langersehnte Wunsch der deutschen Nation nach einer Verbindung der nordischen Meere seiner Verwirklichung entgegen, ein neues stärkendes Band für die Kriegsversicherung der nordischen deutschen Küsten, ein neues Unterpfand für das „in armis exposcere pacem“, nur möge man unter dem Zauber seiner Bedeutung die „arma“ und vor allem die „Armada“ nicht vernachlässigen!

---

3. Das erste Seeschiff in Berlin.

Ein Sohn Albions, der sich des Gedankens britischer Alleinherrschaft zur See noch nicht entwöhnt hatte, machte einem deutschen Freunde die Bemerkung, an deutsche Colonial-Politik wolle er nicht glauben, bis der Sitz der Reichsregierung sich in Hamburg befinde. So scherzhaft die Aeußerung klang, so beharrte er doch bei der Behauptung, daß sie vollkommen ernsthaft gemeint sei. Nun und nimmer wolle er glauben, daß die See dem Deutschen eine zweite Heimath werden würde, und auch die berühmten Ueberlieferungen der alten „Hansa,“ sie lägen zu weit zurück, und könnten an dem Schwerpunkt des Seehandels, wie er heute liege, nichts ändern. Es sei zwar ein Lieblings-Thema des Durchschnitts-Deutschen, über die großen Fortschritte zu sprechen, die der Seehandel des deutschen Reiches in den letzten Jahrzehnten oder in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts gemacht habe; das brauche man auch gar nicht zu bestreiten und könne die guten Deutschen in diesem Glauben belassen; thatsächlich komme es nicht in Vergleich mit dem britischen Monopol. Wie könne Deutschland überhaupt daran denken, dem Abbruch zu thun? Wo, so fragte er, wären denn die Häfen, die zugänglichen Küsten, die für den Seehandel so

bequemen und so nothwendigen Stapelplätze, wie die Küsten des vereinigten Königreichs sie aufwiesen? Alles das mache es dem Deutschen unmöglich, an die Erleichterungen zu denken, deren der Seehandel wie kein anderer bedürfe. Denn der Grundsatz „facilities make trade" sei der maßgebende für die gesunde Entwickelung des See-Verkehrs, und dieser Grundsatz müsse in Deutschland nicht minder wie in Großbritannien der maßgebende sein. Auch den berühmten Nord-ostsee-Canal, so meinte er, könne er nicht gelten lassen, denn er sei in viel höherem Grade eine Erleichterung des Verkehrs zwischen den nordischen Reichen und dem näheren und entfernteren Westen, wie den vereinigten Staaten, als daß man ihn ein Verkehrsmittel für das deutsche Reich nennen könne. Wenn man wolle, dürfe man sogar annehmen, daß gerade dieser Canal nur geeignet sei, den deutschen Eisenbahnen und den Binnenlands-Wasserstraßen einen Theil ihres Verkehres zu entziehen. Dazu komme noch der Umstand, daß nicht nur die Stadt Bremen, sondern, was noch mehr sagen wolle, das bedeutende Frankfurt a./M. seit einiger Zeit Seehäfen geworden, was nur dazu beitrüge, den gesammten süddeutschen Ein- und Ausfuhr-Verkehr dem östlichen Theil des Reiches ganz zu entfremden. Der strategische Werth des Canales, so meinte er, sei anzuerkennen, vorausgesetzt, daß die Deutschen sich entschlössen, durch den Bau einer wirklichen Flotte zur See stark zu werden; bei einer auf das Mikroben-Wesen des Torpedokrieges gegründeten Marine-Politik sei auch der Canal nicht von besonderem Nutzen; für jeden maritimen Feind des deutschen Reiches werde Dänemark immer ein willkommener Rückhalt sein, und damit sei die natürliche Blockade-Macht des Canales gegeben. Indeß: möge dem sein, wie ihm wolle, für den Handel des deutschen Reiches habe jener Canal nicht entfernt die Bedeutung, die man ihm gewöhnlich zumesse.

Vor allem, so fügte er hinzu, werde der Grundsatz „facilities make trade" in den Wasserstraßen des Landes

vernachlässigt, ja, noch mehr, über den Nutzen der Wasserstraßen sei man von einer klaren Ueberzeugung weiter entfernt denn je. Für das Eisenbahnnetz sei ungemein viel geschehen, auch habe die preußische Verstaatlichung des Betriebes zur Ausnutzung derselben nicht unerheblich beigetragen; andererseits haben diese dem Gedanken Eingang verschafft, als könne eine ausgedehnte, gut verzweigte Herstellung von Nebenbahnen ein Canalnetz völlig ersetzen. Wie sehr man darüber im Unklaren sei, habe die Ablehnung des Rhein-Ems-Canales im preußischen Landtag gezeigt. Daß es nur das Herrenhaus gewesen, war für den Sohn Albions eine zu feine Unterscheidung, seiner Einbildung lag es zu fern, daß „Lords“ und „Commons“ in einer solchen Frage auseinander gehen sollten. Indessen erkannte der britische Freund an, das Mißverständniß sei nun erledigt und die Verbindung des Rheines mit der Ems durch einen Canal, der die rheinischen Häfen mit dem Seehafen Emden in Verbindung bringe, ziemlich gesichert; dann fehlt aber immer noch eine Verbindung der Ems mit der Weser, sowie eine Verbindung der letzteren mit der Elbe, der Oder, der Weichsel, wie überhaupt eine von Osten nach Westen durchgeführte Wasserstraße.

Sehr stichhaltige Einwände waren den Bemerkungen nicht sonderlich entgegenzusetzen; es ist namentlich nicht zu leugnen, daß über die Bedeutung der Wasserstraßen im Vergleich mit den Eisenbahnen, selbst in deutschen Handelskreisen, die Meinungen keineswegs ganz geläutert sind. Das ist um so auffallender, wenn man die Anstrengungen in Betracht zieht, die in der Ausdehnung der Wasserstraßen in anderen Ländern gemacht werden. So hat Rußland schon jetzt ein Netz von Canälen wie wenig andere Länder in Europa, und es wird keiner zu großen Frist bedürfen, bis Rußland im Stande ist, sich in dieser Beziehung nicht nur mit Amerika, den Vereinigten Staaten, sondern auch mit China in Vergleich zu stellen. Bekanntlich ist das „himmlische Reich der

Mitte" dasjenige, welches das ausgedehnteste Netz nicht nur natürlicher, sondern auch künstlicher Wasserstraßen besitzt. Es möge dahin gestellt sein, ob die russische Regierung auf den ihr vorgelegten Plan einer Verbindung des Schwarzen Meeres mit der Ostsee eingehen wird; das Projekt folgt dem Laufe des Dnjepr, verbindet dessen oberen Lauf mit der Düna und folgt dann dieser Wasserstraße in den Busen von Riga; eine direkte Verbindung des Asow'schen Meeres mit dem Hafen von Odessa mittelst Durchschneidung der Landenge von Perekop ist schon im Werke und eine Verbindung des Caspischen mit dem Schwarzen Meer ist in Aussicht genommen. Eine vorläufige Genehmigung soll die Regierung dem Projekt auch schon ertheilt haben. Die Anregung ist von russischen Kaufleuten und Geldmännern in Rostow ausgegangen, und mit der Ausarbeitung und Inangriffnahme der Sache sollen einige französische Ingenieure beschäftigt sein. Danach ist es im Werk, einen Canal von 85 km herzustellen, der etwa in der Gegend von Tzaritzyn und Kalatschew den unteren Lauf der Wolga mit dem des Don verbindet. Der Canal soll in seinen Abmessungen hinreichend groß und tief sein, um Schiffe von 5—600 Tons zu tragen, die den Canal in etwa 70 Stunden passiren können. Das Bau-Capital ist auf etwa 80 Millionen Francs veranschlagt. Nur wenige Unternehmungen sind im Lauf der Jahre auf soviel Widerstand gestoßen, wie die Herstellung einer für große Schiffe gangbaren Verbindung zwischen der Newa und Kronstadt; heute ist es eine vollzogene Thatsache; in einer Länge von 30 Werst hat der neue Canal eine Tiefe von 22 Fuß, mit einer Sohlenbreite auf die ersten 4 Werst von 30 Faden, auf die nächsten $4^3/_4$ Werst 40 Faden und die übrigen $17^3/_4$ Werst 50 Faden. Das ganze Werk hat 10266000 Rubel gekostet. Der durch diesen Canal für Petersburg geschaffene schiffbare Raum ist genügend, daß 60—70 Dampfschiffe sich gleichzeitig darin bewegen, laden und löschen können. Kron-

stadt selbst wird mit der Zeit als Handelshafen eingehen, weil der dort verfügbare Raum von den wachsenden Bedürfnissen der kaiserlichen Flotte in Anspruch genommen wird. Dazu treten noch die Entwürfe zu dem Canal von Perekop, der das Asow'sche Meer mit dem westlichen Theil des Schwarzen Meeres verbinden, 118 km lang sein und 69 Millionen Mark kosten soll, sowie ferner der Entwurf zu einem Weißmeer-Onega-See-Canal, der die Ostsee direkt mit dem Weißen Meer und besonders dem Hafen von Archangel zu verbinden bestimmt ist, eine Idee, welche schon Peter der Große seiner Zeit angeregt hatte. Die Ausführung dieses Canals soll mit nicht mehr als 14 Millionen Mark Kosten verknüpft sein, weil viele zwischenliegende Seen benutzt werden können.

Auch in Oesterreich wird den Interessen der Binnenschiffahrt von Jahr zu Jahr größere Bedeutung beigelegt. Auf die Erhaltung des Fahrwassers in der Sulina werden jährlich ziemlich bedeutende Summen verwendet, und heute ist auch die Regulirung der Donau in der Gegend des eisernen Thores, die Umgehung der Stromschnellen durch Herstellung eines Canals beschlossene Sache.

Mit nicht weniger Eifer wird auch in Frankreich die Entwickelung und Ausdehnung der Wasserstraßen betrieben, und auch hier handelt es sich darum, dem Seeschiff den Weg in das festländische Gebiet zum engeren Anschluß an die Binnenschiffahrt zu öffnen. Mittelst des Canales „des deux mers“ will man den Meerbusen von Biskaya durch die Gironde und Garonne von Bordeaux bis Narbonne mit dem Meerbusen von Toulon verbinden und damit den Canal du midi durch einen Seecanal ersetzen. Derselbe wird 525 km lang, 9 m tief, erhält 38 Schleusen und ist auf 650 Millionen Francs veranschlagt. Es besteht neben diesem Plan auch die Absicht eines vom Englischen Canal nach dem Mittelmeer gehenden Nordsüd-Canales, der über Paris und Lyon nach

Marseille geht, der aber dreimal so lang sein würde, wie der oben erwähnte Canal „des deux mers“. Die im Verhältniß zu seinem Staatshaushalt größesten Anstrengungen hat Preußen für die Regulirung des Rheinstromes gemacht. Abgesehen von dem Seitens der anderen Uferstaaten, wie Baden, Bayern, Hessen und Holland darauf verwendeten Summen, hat Preußen allein seit dem Jahr 1816 55 629 295 Mark für die Stromregulirung ausgegeben; im Ganzen sind, mit Einschluß der anderen Staaten, seit jener Zeit über 210 Millionen Mark darauf verwendet worden. So hat die Elbe, seit dem Jahr 1860 allein, dem preußischen Staat 44 442 110 Mark, die Weser seit 1874 6 217 007 Mark, die Oder seit 1816 42 480 543 Mark, die Memel seit 1853 9 899 170 Mark gekostet, es sind somit, wie eine Correspondenz der „Neuen Freien Presse“ von Wien im August dieses Jahres konstatirte, von Preußen allein im Laufe dieses Jahrhunderts für Stromregulirungen mehr als 400 Millionen Mark ausgegeben worden.

Man hat sich die erdenklichste Mühe gegeben, den Beweis zu liefern, wie bei einer verständigen Einrichtung von Neben- und sogenannten Schleppbahnen, bei dem Uebergang von Eisen zu Stahl in der Herstellung der Schienen, bei der wachsenden Kohlenausbeutung, dem Schienenweg der Vorzug zu geben sei vor dem Canal. Die Beweisführung trifft aber nicht zu, und die Behauptung, die Tage der Canalfahrt seien gezählt, ist nicht für bare Münze zu nehmen; sie ist das umsoweniger, als sie von einem Haupt-Eisen-Interessenten stammen soll. Die Mehrheit der Sachkundigen neigt nach wie vor zu der Ueberzeugung, daß die Fortbewegungskosten für Massengüter auf dem Wasserwege niedriger sind; der Transportbetrieb ist einfacher und braucht weder vom Staat noch von einer geschlossenen Gesellschaft, sondern kann in ganz ungebundener Konkurrenz betrieben werden. Dies letztere ist ein Umstand, der vom volkswirthschaftlichen Gesichtspunkt

nicht zu unterschätzen ist. Im Vergleich mit dem Schienenweg tritt dazu noch der besondere Umstand, daß der Canal einen fortlaufenden Hafen darstellt, der an jeder beliebigen Stelle zum Löschen und Laden und von Fahrzeugen der verschiedensten und beliebigsten Art benutzt werden kann. Zu einer Zeit, wo die „intensive“ Entwickelung der Landwirthschaft eine Tagesaufgabe bildet, darf man auch nicht übersehen, daß es kein besseres Ent- und Bewässerungsmittel gibt, als den künstlichen Wasserweg.

Sehr richtig führt Dr. Meitzen in einem im Schmoller-schen „Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft“ erschienenen Aufsatz an, daß im allgemeinen und wesentlichen die Gesammtkosten der Canalfracht nicht über $^3/_4$ der niedrigsten, von den Bahnen noch ohne eigenen Schaden gewährten Tarifsätze betragen dürfen, daß es aber in der Massenfracht eine Grenze gebe für die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen, über welche hinaus sie die Konkurrenz mit dem Canal nicht mehr aufzunehmen vermag, oder wo der Canal wirthschaftlich vorzuziehen ist. Je massenhafter auf dem Canal die Güter verkehren, desto besser vermag er Schiffahrts- und Anlagekosten zu tragen. Er hat dann, wenn alle Mittel verbesserter Technik angewendet werden, erst eine sehr weitgestreckte Schranke. Die Eisenbahn findet eine solche viel früher.

Danach wird für den Massentransport der Canal als die passendere Verkehrsanlage bezeichnet, nach Herrn Dr. Meitzens Ansicht allerdings nur unter der Bedingung, daß pro Kilometer eine jährliche Frachtbewegung von zwei Millionen Tonnen in Aussicht genommen werden kann.

Soll dies der Fall sein, so müssen die Haupterzeugungsstellen mit den Hauptverbrauchsstellen in Verbindung gebracht und für diese Verbindung der Transport hergestellt werden. Die Erzeugungsstellen sind insbesondere die Bergbau-, wie namentlich die Kohlen- und Eisen-Bezirke, die Verbrauchsstellen liegen in den größeren Städten und Seehäfen. Und

je näher namentlich die sehr bevölkerten Hauptstädte der Meeresküste liegen, desto stärker wird erfahrungsmäßig ihr Frachtverkehr. So weist, nach Dr. Meitzen, Berlin einen solchen auf von 6 Millionen Tons jährlich, während Wien nur 3 Millionen hat. Oberschlesien ist mit jährlich 10 Millionen Tonnen Kohlen und 1$^1/_6$ Millionen Tonnen Eisen, das Waldenburger Revier mit 3 Millionen Tonnen Kohlen, das böhmisch-sächsische Gebiet mit 5 Millionen Tonnen Braunkohlen betheiligt, von denen 2 Millionen allein auf Berlin fallen; eine nicht unbedeutende Rolle spielen für den Elb-Transport nach Berlin auch die am Elbufer befindlichen Granit- und Sandsteinbrüche; die Salzwerke von Schönbeck und Staßfurt haben eine Förderung von 1$^1/_2$ Millionen Tonnen jährlich; die Bergbau-Reviere von Dortmund fördern jährlich 26 Millionen Tonnen Kohlen und 2,7 Millionen Tonnen Eisen, die von Aachen 1,4 Millionen Tonnen Kohlen und 1 Million Tonnen Eisen, das Saarbrücker Revier mit den Luxemburgischen und Elsässer Werken 5$^1/_2$ Millionen Tonnen Kohlen und 2,8 Millionen Tonnen Eisen. Der Hauptverbrauchsplatz für diese Massen-Erzeugung ist Berlin, welches im Binnenverkehr alle deutschen Seehäfen übertrifft.

Man kann den Ausführungen nur beipflichten, wenn für eine in Aussicht zu nehmende Binnenschiffahrt für Norddeutschland oder überhaupt für das Reich Berlin als Knotenpunkt angenommen wird. Ueber die Hauptlinien einer solchen Schiffahrt können die Meinungen auseinandergehen. Die wohl am meisten befürworteten sind die den Westen mit dem Osten verbindenden Linien von Venloo nach Thorn, die den Nordwesten mit dem Südosten verbindende Wasserfahrt von Karlshafen nach Breslau, über Leipzig, eine Verbindung vom Neckar nach Donauwörth, eine desgleichen von Hamburg nach Dortmund, Frankfurt a./M. über Hildburghausen und Nürnberg nach der Donau, eine den Norden und Süden verbindende Linie von Rostock über Berlin nach Böhmen.

Was die Billigkeit des Wasser-Transportes anlangt, so räumen selbst die Gegner der Canäle ein, daß der so sehnlich gewünschte und so oft versprochene 1 Pfennig-Tarif für die sogenannte Centner-Meile von einzelnen Eisenbahnen hier und da wohl erreicht worden ist; es hat das aber nur auf Kosten anderer Eisenbahnen geschehen können, die durch Gewährung eines solchen niedrigen Tarifes geschädigt wurden. Es ist dagegen von vielen Sachverständigen, wie z. B. von Weber, Dr. Meitzen, Bellingrath, Opel u. a. nachgewiesen worden, daß ein so niedriger Tarif bei der Wasserfahrt, selbst bei einem so unvollkommenen Canalnetz, wie es jetzt vorhanden, unschwer zu erreichen ist. Ganz außer Frage stünde das, wenn man erst zu einem Canalnetz von einheitlichen Abmessungen und zu Canalschiffen von einer bestimmten, größtmöglichen Tragkraft gekommen sei. Dahin rechnet man als vortheilhafteste Größe ein Fahrzeug von etwa 350 Tonnen oder 7000 Ctr. Tragfähigkeit. Ein Canalnetz in ähnlichen Linien, wie das vorher erwähnte, entworfen, würde sich in seinen Anlagekosten nach Dr. Meitzen bei 225 000 Mk. pro Kilometer im ganzen auf 445 000 000 Mark stellen.

Bemerkenswerth ist, daß eine vielverbreitete Annahme, als seien Canal- und Bahnbetrieb gegensätzlich und einander feindlich, durchaus auf Irrthum zu beruhen scheint. Als Beweis führt z. B. Herr Bellingrath in seinen „Studien über ein norddeutsches Canalnetz“ die Thatsache an, daß die Frachtsätze, welche 1870 auf den Canälen 0,75 Pf. pro Meile und Centner betrugen, sich gegenüber der Konkurrenz der Eisenbahnen bis 1872 mit gleichzeitigem Wachsen des Bahn-Verkehrs wieder auf 0,92 Pf. heben konnten.

Daß Canäle nicht Gegner, sondern eine Ergänzung des Bahnverkehrs sind, dafür spricht auch eine, namentlich in England zur Geltung kommende Thatsache, daß nämlich Eisenbahn-Gesellschaften in Ackerbau-Bezirken Canäle erwarben und den Canal-Verkehr an sich brachten, um einen großen Theil

ihres lokalen Verkehrs, besonders Düngstoffe, Ziegeln, Drainage-Röhren, grobe landwirthschaftliche Erzeugnisse, auf den Canalverkehr zu lenken.*)

So wenden die meisten Bahnen, die es thun können, die ihnen zum Transport übergebenen gefährlichen Stoffe, wie Sprengstoffe, Petroleum u. a. auf die ihnen gehörigen Canäle.

Daß für manche Sachen ein wirthschaftlicher, lohnender Frachtverkehr nur durch Canäle zu ermöglichen ist, steht außer Frage. So kostet beispielsweise in Schweden, die Last zu 10 Kubikfuß, bei nicht trockenem Holze ein Gewicht von rund 5 Ctr., zwischen Stockholm und Gothenburg zu Wasser, sei es über See oder durch den Canal, 0,045 Pfennig, d. i. wenig mehr als $^1/_3$ Pfennig pro Centner-Meile, und zwischen Stockholm und Engelberg (thalwärts) aus den Waldgegenden von Westermanland durch den Stromholm-Canal und Mälarsee nach dem Meere kaum $^1/_5$ Pfennig pro Centner-Meile. Nach Herrn von Weber sind dies die Frachtsätze, welche in Verbindung mit den überaus niedrigen Seefrachten und Assekuranzen den enormen Export schwedischer Holzwaaren möglich machen.

Der Frachtverkehr per Lokomotive und Axe ist für eine ganze Reihe von Massengütern zu kostbar, und je eher man sich eines Vorurtheiles, als wäre dem nicht so, entschlägt, desto besser wird es sein. Eisenbahnen, mögen sie sich im Besitz des Staates oder von Privatgesellschaften befinden, fahren am besten und einträglichsten, wenn sie sich auf die Fortbringung von Fahrgästen und solchen Gütern beschränken, die dem Verderben ausgesetzt sind und schneller Förderung bedürfen. Schwere und Massengüter mögen sie — und zwar mit beiderseitigem Vortheil, — der Wasserfracht überlassen. Sachverständige in Gegenden mit großem Güterverkehr haben die Behauptung aufgestellt, daß namentlich in den Küstengegenden eine verständig eingerichtete Canalfahrt, unbeschadet

*) v. Weber, die Wasserstraßen Nord-Europas.

des Frachtverkehrs der danebenliegenden Bahnen, einen so großen Antheil des Verkehrs an sich ziehen müsse, daß das Baucapital mit 10% zu verzinsen sei*).

Die Zuversicht auf eine solche Verzinsung wird sogar aufrecht erhalten unter Bauverhältnissen, wie sie der Bau des Manchester-See-Canals aufweist**).

So beabsichtigt man u. a. zum Passiren des Bridgewater-Canals eine nach Art eines Aquadukts eingerichtete bewegliche Schleuse als Schwingbrücke herzustellen, in derselben oder einer ähnlichen Weise, wie eine solche beim Ouse-Fluß in Yorkshire schon vorhanden ist.

Schwierigkeiten der Anlage wie des Verkehrs spielen eine Hauptrolle bei den Canälen im hochgelegenen Binnenland, und es wird der Beseitigung manches Vorurtheiles bedürfen, bis die Ueberzeugung sich Bahn bricht, daß der Wasserverkehr nicht ein Feind, sondern ein Freund des Bahnverkehrs ist. Die Schwierigkeiten der Herstellung und zuweilen auch der Verzinsung liegen im Oberlande auf der Hand, nur eine verständige Eintheilung und Einrichtung des Verkehrs in richtigen Abmessungen der Wasser-Rinne, in richtiger Bemessung der Fahrzeuge, in zweckmäßiger Herstellung der Staffel-Hebung, sei es durch feste oder bewegliche Schleusen, sei es durch hydraulische Hebevorrichtungen oder durch Hebung per Axe auf geneigten Ebenen, können die Schwierigkeiten besiegen; in viel geringerem Maße kann davon die Rede sein in den verhältnißmäßig flachen Stromgebieten des nördlichen Deutschlands. Und hier unterliegt es auch selbst für die grundsätzlichen Gegner der Canalschiffahrt keinem Zweifel, daß die hier an-

---

*) „Times“ the Manchester-ship-Canal, 15. 8. 1884.

**) Der Seecanal nach Manchester ist ein Schleusencanal und befindet sich in einer Gegend, die zur Scheitelhaltung nur dürftige Wasserzufuhr aufweist. Das Schleusen-System hat deshalb eine Einrichtung, mittelst deren das durch den Schleusen-Verkehr gebrauchte Wasser wieder zur Speisung des Scheitels benutzt werden kann.

gelegten Canäle, ebenso wie die schiffbaren Ströme, dem Wettbewerb der Eisenbahnen erfolgreich Stand halten.

Der charakteristische Unterschied zwischen diesen im Flachland, und namentlich den Küstengebieten, befindlichen Canälen beruht*) darauf, daß die ersteren in Abmessungen mit wenig Schleusen und möglichst langen Haltungen angelegt sind und deshalb größere Schiffe mit Dampfbetrieb aufnehmen können, während Binnen-Canäle des Oberlandes solcher Vortheile entbehren. Die beste Veranschaulichung dieses Vergleiches bietet das französische Canalnetz. Jede Staffelhebung durch Schleusen verlangsamt und vertheuert die Schiffahrt. Das ist der Fall, wo der Boden des Geländes starke Böschungen auf verhältnißmäßig kurze Entfernungen aufweist, wo die Thäler gebirgiger Gegenden von den Canälen durchschnitten werden. Anders verhält es sich in der Nähe solcher Küsten, von welchen aus das Flachland sich mit geringer Erhöhung weit landeinwärts erstreckt, und das ist der Fall bei dem weitaus größeren Theil von Norddeutschland.

Ein von den unbedingten Anhängern des Bahnverkehrs erhobener Einwand betrifft die Eisverhältnisse. Sie sind unzweifelhaft der Schiffahrt auf Wasserrinnen des Binnenlandes hinderlich, sie sind es aber nicht in dem Grade, wie das häufig dargestellt wird. So liegt z. B. der Welland-Canal in Nordamerika, mit welchem die Umgehung des Niagara bewirkt wird, auf ziemlich hoher Breite (43°), was in klimatischer Beziehung etwa dem 50.—60. Breitengrade in Europa entspricht; sein Verkehr ist fast sechs Monate lang gesperrt, und dennoch bringt er Gewinn**).

In Schweden, sagt Herr Opel, bauen Private mit Staatsunterstützung noch in der Aera der Eisenbahnen, und trotz 90—170 Tage andauernder Eissperre, neue Canäle.

---

*) Bellingrath, S. 36.
**) Opel, Canalfrage, S. 13.

„Dagegen ist,“ so heißt es in der Schrift Opels, „nach Erfahrung des Wasserbaudirektors Dinklage der Meppen-Lingener Ems-Canal 10½ Monate eisfrei, und die Elsaß-Lothringener Canäle haben nur mit 46 Tagen Eisbehinderung zu rechnen.“ Danach bleiben in Norddeutschland jährlich 280 Betriebstage für die Canalschiffahrt.

Es mußte dies alles vorangeschickt werden, um die Haupteinwände zu beseitigen, die zu Gunsten der Bahnen gegen die Canalschiffahrt erhoben werden. Daß die meisten jener Einwände nicht stichhaltig sind, daß neben dem Eisenbahnnetz ein verständig angelegtes Canalnetz nothwendig, und daß die Vortheile eines solchen durch keinen noch so günstig eingerichteten Bahnverkehr zu ersetzen sind, ist selbst an maßgebender Stelle in Preußen offen ausgesprochen worden*).

Eine solche Streitfrage — wenn es das wirklich wäre, — ist nicht Gegenstand dieses Aufsatzes. Es ist unbestritten und allgemein anerkannt, daß im Frachtverkehr, namentlich im Verkehr aller Massengüter, weder Eisenbahn noch Binnenschiff bestehen können oder den Vergleich aushalten mit dem Wettbewerb des Meeres. Wie die Dichtigkeit der Bevölkerung mit der Nähe einer durch Schiffahrt belebten Küste wächst, so wachsen die Interessen des Frachtverkehrs, und im Gegensatz zu den Binnencanälen halten die Küstencanäle, wie die schiffbaren Ströme, dem wechselnden Mitbewerb der Eisenbahnen erfolgreich Stand**).

So haben die im Jahre 1872 von der englischen Regierung angestellten Erörterungen dargethan, daß die Frachtpreise von ³/₅ aller Eisenbahnen in England durch den Wettbewerb des Meeres beeinflußt sind. Am stärksten hat sich dies herausgestellt für den Kohlenverkehr aus dem Norden Englands nach dem Süden, besonders nach London.

---

*) Minister Maybach, den 13. Februar 1883 im Abgeordnetenhaus.
**) Bellingrath, S. 36.

Alles hier Angeführte deutet mit fast unverkennbarem Fingerzeig darauf hin, wie vortheilhaft es ist, die Wasserfracht in den ihr gebührenden Rang einzusetzen, Bahn und Wasserrinne zu gegenseitiger Ergänzung und zum gemeinen Vortheil auszubeuten, vor allem aber die Seefracht dem Herzen des Landes näher zu bringen. Ein zweckmäßiges Canalnetz vorausgesetzt, ist unter „Herz des Landes" der Knotenpunkt solchen Canalnetzes zu verstehen; und wenn man Norddeutschland ins Auge faßt, so ist Berlin der gegebene Punkt und derjenige Haupthafen, in welchen die Ladungen der Seeschiffe unvermittelt einlaufen, und von welchem aus sie ebenso unmittelbar dem Meere zu überliefern sind.

Gewiß sind es nicht wenige, die den Gedanken des „Seeschiffes an den Ufern der Spree" als einen fast allzugewaltigen empfinden, und nicht wenige, auch wenn sie für Canalentwürfe gewonnen sind, werden schwanken in einer Zeit, wo von Panamá nur Hiobsposten kommen. Und doch ist die Lösung der hier besprochenen Aufgabe unzertrennlich von der Frage des wirthschaftlichen Wohlstandes; sie ist ebenso unzertrennlich von der Bedeutung einer Kolonialpolitik, und namentlich von der Aufgabe, die so vielfach besprochene Milliarde, die angeblich an andere Nationen für Kolonialwaaren verschleudert wird, dem eigenen Nationalvermögen wieder zuzuführen. Der oceanische Verkehr hat eine unwiderstehlich befruchtende Kraft, und je weiter man ihn dem Binnenlande zugänglich macht, desto mehr wächst seine Wirkung; und sie wächst in vervielfachter Kraft, wenn man mit dem Sendling des Oceans, dem befrachteten Seeschiff, den Knotenpunkt binnenländischen Wasserverkehrs erreichen kann.

Nun muß man aber einräumen, daß die Frage der möglichen Ausführung auch mit den frömmsten Wünschen nicht abzuthun ist. Der Verfasser dieses Aufsatzes befindet sich nicht in der Lage, den Einzelnheiten der möglichen Ausfüh-

rung näher zu treten, und kann in dieser Beziehung nur darauf hinweisen, daß berufene Fachmänner schon mehrfach Entwürfe zur Seeverbindung der Hauptstadt lieferten. Und zwar hat man dabei im wesentlichen eine mittelbare Verbindung mit der Elbe und eine Vertiefung dieses Stromes im Auge gehabt*). Das letztere scheint leichter gesagt, als gethan, wenn es sich um eine Stromlänge von nahezu 300 km handelt, und es liegt ein Fingerzeig in dem Umstande, daß es ungeachtet des ungeheueren Verkehrs der ersten Hansastadt noch bis heute nicht gelungen ist, die untere Elbe für die größten, tiefbeladenen Seeschiffe bis an die Stadt fahrbar zu machen, und daß z. B. die großen Postdampfer einen nicht geringen Theil ihrer Ladung unterhalb Glückstadt einnehmen müssen. Freilich kommt da auch in Betracht, daß nach Ansicht vieler Fachmänner die Regelung des Elbstromgebietes bei weitem noch nicht die Fürsorge erfahren hat, die ihr gebührt. Man behauptet, daß eine geeignete, wirksame Regelung zwei Hauptzwecken zu dienen habe. Deren erster sei die Sicherung des Stromgebietes gegen Ueberfluthung, das zweite die Ermöglichung einer Benutzung der Wasserrinne durch tiefergehende Frachtschiffe. Was in dieser Beziehung von der Elbe gilt, hat die gleiche Bedeutung für fast alle größeren Ströme. Das obere Stromgebiet ist Wassersammler für das untere, und jede im unteren Gebiete eintretende Ueberfluthung ist ein sprechender Beweis für ungenügenden Durchlaß und zu geringen Querschnitt der Mündung. Elbe, Oder, Weichsel, Weser und Rhein, sie alle gehen mehr oder weniger von Süden nach Norden, die Mündungen liegen daher kälter als die Quellen, die Querschnitte der unteren Stromgebiete sind flacher und breiter, durch Eisdecken, die sich bilden, also ungünstig beeinflußt. Daher die gewöhnlich im Frühjahr eintretende Gefahr der Ueberfluthung im rück-

---

*) Entwurf des verstorbenen Baurath Nier.

liegenden Gebiet einer-, und die mangelhafte Schiffbarkeit andererseits.

Was die Elbe anbetrifft, so scheint eine Vertiefung der unteren Stromrinne, um dieselbe auch tiefbeladenen großen Dampfschiffen bis Hamburg hinauf zugänglich zu machen, nicht ausgeschlossen; es erscheint das auch nicht unmöglich, wenn man eine Vertiefung bis zur Mündung der Havel, und einen Canalanschluß bis zur deutschen Hauptstadt ins Auge faßt. Ein solcher Plan würde unzweifelhaft dem ganzen unteren Elbgebiet zum Segen gereichen, und eine direkte Seeschiffsverbindung mit der Nordsee wäre wohl geeignet, das Herz eines jeden Bewohners der Hauptstadt erzittern zu machen. Die bei einem solchen Plan in Betracht kommenden Entfernungen sind aber sehr bedeutend. Es würde sich handeln um eine Vertiefung des Stromes durchgängig um 6 m, auf eine Strecke von etwa 25 deutschen Meilen, und um eine gleich tiefe Canalisirung auf eine Strecke von etwa 15 deutschen Meilen. Die Staffelhebung mittelst Schleusen ist nicht so bedeutend, denn der Höhenunterschied zwischen der Havelmündung und Berlin beträgt kaum mehr als 50 rheinländische Fuß, und der Pegelunterschied zwischen der Havelmündung und dem Nordseespiegel nicht mehr als 45 Fuß.

Die wohlthätige Einwirkung einer solchen Vertiefung der unteren Elbrinne auf die Fluthverhältnisse gibt dem Plane viel Verlockendes; denn es unterliegt wohl kaum noch einem Zweifel, daß nur die Vertiefung der Gefahr der Ueberfluthung Abhülfe schafft. Von oben kommendes Geröll, Sand und Schlick erhöht den Flußspiegel, verbreitert den Querschnitt, ohne die Wassertiefe zu vergrößern, die Deiche und Dämme genügen deshalb in immer geringerem Maße ihrer Bestimmung, das gesammte Ufergebiet verfällt mehr und mehr der Gefahr der Ueberschwemmung, und damit gleichzeitig der Vernichtung seiner Ertragsfähigkeit auf lange Zeit. Wenn Fachmänner behaupten, daß nur eine an der Mündung beginnende

gründliche Vertiefung dem Abhülfe schaffen könne, so erscheint das nicht nur einleuchtend, sondern gewinnt an Bedeutung, wenn man die Schiffahrt ins Auge faßt.

Nichts destoweniger sind beide Sachen zu trennen. So sehr auch die Verhältnisse der Fluthgefahr die Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen, so sind sie doch nicht der Gegenstand dieses Aufsatzes. Sie kommen nur soweit in Betracht, als die Mittel zu ihrer Abhülfe mit denen der Schiffbarmachung zusammenfallen. Und das ist in nicht weniger Beziehung der Fall. Man denke sich die Schiffahrt auf einer vertieften Stromrinne oder auf einem eigens dafür hergestellten Canal ins Innere des Landes geführt; in beiden Fällen dient das obere Stromgebiet mit seinen Nebenflüssen als Wasserbehälter, der durch eine Stromrinne ohne Unterbrechung geleert und in Anspruch genommen wird, dagegen im Falle des Canals nur eine zeitweise Entleerung mittelst der Schleusen erfährt.

Den größeren Anspruch an die Wassermenge macht die erstere, den kleineren die zweite Art. Die Höhe der obersten Scheitelhaltung über dem Pegel des Ausflusses in die See bestimmt die Zahl der Schleusenhaltungen, die Länge derselben und die Höhe der Staffeln, die letztere den Verbrauch der Wassermenge für den Gebrauch der Schleusen, und die staffelartige Hebung von Spiegel zu Spiegel, wie sie von der Durchschleusung der Schiffe herbeigeführt wird. Je weiter von der Mündung in die See der Endpunkt des Canals oder der Stromrinne, desto geringerer Staffelhebung bedarf es, desto weniger zahlreich brauchen die Schleusen und desto länger können die sogenannten Haltungen, das sind die zwischen den Schleusen liegenden Canaltheile, sein. Die Schiffahrtsrinne, die von der See nach dem Innern nur durch eine Stromrinne dargestellt wird, fordert geringen Fall des Wassers, daher geringe Höhe des Endpunktes, aber durch-

gehende größere Tiefe und reichlichen Wasserzufluß vom oberen Stromgebiet. Die Tiefe muß größer sein, als beim Canal, weil sie von dem Steigen und Fallen des Wasserspiegels unbeeinflußt bleiben muß, unbeeinflußt nämlich für die Zwecke der Schiffahrt, und weil die Jahreszeiten mit ihren wechselnden Witterungsverhältnissen große Unterschiede im Wasserstand mit sich führen.

Je größer nun aber der Wasserzufluß aus dem oberen Stromgebiet, desto mehr ist er auch dazu angethan, der Stromrinne des unteren Gebietes Sand, Geröll und Schlick zuzuführen, die Sohle oder das Bett dieser Rinne zu erhöhen, zu verflachen und den Querschnitt oder das Profil des Stromes zu verbreitern. Das erfordert Regulirungsarbeiten in Gestalt von Dämmen, Buhnen, Wehren und Baggern, deren Kostenbetrag wohl ohne Ueberschätzung im Quadrat der Entfernung wächst. Um solche Kosten zu ersparen, ist man stellenweise zu der Aushülfe geschritten, Canäle zu graben und mit Schleusen zu versehen, die einen Fluß auf geraume Entfernung begleiten.

Von den Gründen, die den Weg der Elbe für eine Verbindung der Hauptstadt nicht wünschenswerth erscheinen lassen, steht dieser Punkt nicht in letzter Reihe, und zeigt auf die Verbindung mit der Ostsee auf dem Wege der Oder.

Zwischen diesem Strom und der Elbe besteht schon seit Mitte des vorigen Jahrhunderts eine für die Binnenschiffahrt brauchbare Verbindung mittelst des Finowcanals, der die Havel bei Liebenwalde mit der sogenannten alten Oder bei Oderberg verbindet, dessen höchster Wasserspiegel etwa 20 m über der Ostsee liegt. Seine Entfernung von Berlin beträgt, wenn man dem Thal der Panke und der geringsten Bodenerhebung folgt, etwa 4½ deutsche Meile oder 34 km, und wenn man die Höhe eines Berliner Hafenpegels auf 90 Fuß

rheinländisch oder gegen 30 m über der Ostsee annimmt, so ergibt sich mit dem Finowkanal ein Pegelunterschied von etwa 10 m.

Ein Canal zur Oder würde den hier angegebenen Weg zu verfolgen haben, d. h. er würde dem Pankethal folgen und den Finowcanal etwa in der Gegend der Gräfenbrücker Schleuse, unweit Steinfurt, erreichen und dann bis zum Anschluß an die Oder der Richtung des Finowcanals folgen.

Das mit einem solchen Canal verbundene Schleusensystem würde einer nur geringen Staffelhebung zu genügen haben und deshalb mit langen Haltungen herzustellen sein.

Für größere Seeschiffe ist die Oder schon jetzt zugänglich bis Stettin; nur sind die Stromverhältnisse vom Haff aufwärts so beengt, daß sie einer größeren Verkehrsmenge nicht genügen würden. Dasselbe läßt sich von der Swine sagen, die mit den beschränkten Hafenverhältnissen von Swinemünde bis dahin nur eben genügte. Die scharfen Krümmungen des Swinefahrwassers am Mövenhaken sind trotz des neuen Durchstichs einer vermehrten Schiffahrt keineswegs förderlich, während im Viezinger See die Natur einen Fingerzeig gibt, welch ein vortrefflicher Hafen mittelst eines Durchstichs nach der See für einen geraden Seekurs in die Oder nutzbar gemacht werden könnte.

Wenn es sich um Herstellung einer so weit ins Innere reichenden Fahrrinne für Seeschiffe handelt, so steht die Frage des Wasservorrathes in erster Linie. Beabsichtigt man für die ganze Entferung vom Binnenhafen zur See einen Canal, so handelt es sich um die für die Staffelhebung vom obersten Scheitel zu beschaffende Wassermenge. Selbst für einen solchen Canal würden die Spree und die Havelseen auch in der trockensten Jahreszeit genügen, und Hydrotechniker werden dagegen kaum einen Einwand erheben. Kommt dagegen, wie hier vorgeschlagen, eine Seeverbindung in Betracht, die zum kleineren Theil aus einem Canal, zum größeren aus der Be-

nutzung des vorhandenen Stromes besteht, so sind zwei Wege der Wasserversorgung zu berücksichtigen. Auch in dieser Beziehung läßt sich mit Bestimmtheit voraussagen, daß Spree und Havel für einen Canal von Berlin bis Oderberg eine hinreichende Wassermenge abgeben, und daß andererseits das obere Stromgebiet des viertgrößten norddeutschen Stromes eine genügende Wassermenge — jeder Zeit herunterführt, um die Rinne schiffbar zu erhalten.

Dabei kommt allerdings noch ein wichtiger Punkt in Betracht. Soll nämlich die Rinne des unteren Stromes, ohne Rücksicht auf die durch Jahreszeit und Witterung bedingte Veränderung des Wasserstandes, eine stetige Fahrtiefe behalten, so müßte außer der Vertiefung auch eine erhebliche Verringerung des Querschnittes (Profiles) stattfinden. Das ist aber nicht allein ein Vortheil für den Zweck der Schifffahrt, sondern in noch höherem Maße für die landwirthschaftliche Ausnutzung des Stromgebietes. Breite Flächen, die sonst nur von Gestrüpp und Schilf bewachsen, oder von Schlamm, Sand und Kies bedeckt sind, werden für die Bodenkultur gewonnen, und den im Frühjahr fast regelmäßig stattfindenden Ueberfluthungen wird vorgebeugt; es geschieht dies letztere durch Vertiefung der Stromrinne in viel wirksamerer Art, als es durch Eindämmung jemals der Fall sein kann. Denn wie wenig die Dämme im Stande sind, der Ueberfluthung vorzubeugen, beweisen die Catastrophen des vorigen Jahres an unseren eigenen Strömen, die Ereignisse von Szegedyn, und, wenn man in die Ferne geht, die Ueberschwemmungen und Dammbrüche des großen chinesischen Stromes, die eine Million Menschenleben und die Cultur eines großen Landestheiles kosteten.

Die Wasserverzettelung — wenn man eine vielfache Verzweigung des Stromes so nennen darf — findet auch bei der Oder in reichem Maße statt, und eine Regelung in dem angedeuteten Sinne kann nur vortheilhaft sein. Es ist nicht

zuviel gesagt, wenn man in der Reglitz und dem sogenannten Dammschen See bei Stettin nichts anderes als eine großartige Wasserverzettelung erblickt, der vielleicht zum allgemeinen Nutzen abgeholfen werden könnte.

Der kürzere Weg und die — wie es den Anschein hat — geringeren Schwierigkeiten in den Wasser- und Bodenverhältnissen sind nach vorstehendem ein schwerwiegender Grund, um für eine Seeverbindung mit der Hauptstadt der Oder den Vorzug zu geben. Ein anderer Grund von nicht geringerer, wenn nicht größerer Bedeutung liegt aber in den von der Neuzeit zu schaffenden weiteren Verbindungen. Ein Nordostseecanal ist im Werden und wird in nicht allzulanger Frist dem Verkehr eröffnet sein. Erst dann tritt die ganze Schifffahrt der Ostsee in nähere Verbindung mit den für das Deutsche Reich so wichtigen Nordseehäfen. In höherem Maße wie vorher wird die Ausfuhr russischer und skandinavischer Rohstoffe nach den westlichen Absatzmärkten strömen und somit der deutschen Ausfuhr den Wettbewerb erschweren. Ist erst der Nordostsee-Canal eröffnet, so wird vermuthlich die schlesische Kohle noch weniger als bisher im Stande sein, die englische Kohle von den deutschen Küstenplätzen zu verdrängen. Dagegen wird durch Herstellung der hauptstädtischen Seeverbindung, im Anschluß an den Nordostsee-Canal, die deutsche Ausfuhr nach den westlichen transatlantischen Märkten fast ebenso erleichtert, als wenn sie von der Mitte Norddeutschlands nach Hamburg und Bremen ginge, andererseits wird aber die ganze nordische Einfuhr von Rohstoffen der Industrie unseres Landes in erhöhtem Maße zugänglich gemacht.

Man darf die erhöhten Kosten, die durch Umladung in den Seehäfen entstehen, nicht unterschätzen. Der Seeschiffs-Canal, der jetzt nach Manchester gebaut wird, gründet sich hauptsächlich auf den Umstand, daß die Baumwollenindustrie von Lancashire nicht mehr im Stande ist, die Unkosten zu tragen, die durch die Umladung in Liverpool bedingt werden.

Dasselbe gilt für die preußische wie für die deutsche Industrie.

Auch die Kohlenfrage tritt, wie wiederholt bemerkt, in ein neues Stadium. „Wenn,“ so sagte ein Abgeordneter (Herr Hammacher), im preußischen Abgeordnetenhause am 13. Febrar 1883, „der Oberbergamtsbezirk Dortmund größeren Kohlenreichthum aufzuweisen hat, als England und Schottland zusammengenommen, und bereits 25 Millionen Tonnen jährlich fördert, dies Quantum aber verdoppeln und verdreifachen kann — soll diese Quelle wirthschaftlicher Kraft und wirthschaftlichen Wohlstandes noch länger durch eine „Legion von Weichen“ vom kräftigen Durchbruche zurückgehalten werden?“ *)

Und mit noch höherem Rechte als vorher würde der Verein für bergbauliche Interessen zu einer Seeverbindung des Knotenpunktes deutscher Canäle den Ausspruch thun können, daß der Tag des ersten Spatenstiches jenes Canalnetzes der Wendepunkt für eine aufsteigende Phase des Bergbau- und Hüttenbetriebes sein würde.

Was für die Einfuhr im allgemeinen gilt, hat selbstverständlich auch seine Bedeutung für die Kolonien. Man wird noch nicht so bald dahin kommen, ihre Erzeugnisse zollfrei eingehen zu lassen, umsomehr aber wird es nöthig sein, ihnen die Umladung an den Küstenplätzen zu ersparen und ihnen den Hauptstapelplatz Norddeutschlands ohne Umladung zugänglich zu machen. Das geschieht einerseits auf dem Wege des Nordostsee-Canals, andererseits durch eine direkte Seeverbindung mit Berlin, als zukünftigem Knotenpunkt eines norddeutschen Canalnetzes. Sind die Schwierigkeiten der Ausführung auch nicht gering, so sind sie doch nicht zu überschätzen. Schwedt an der Oder liegt nur noch 12 m über dem Spiegel der Ostsee, und der Höhenunterschied zwischen

*) Opel: Zur Canalfrage.

Berlin und Eberswalde übersteigt kaum 10 m. Nimmt man den von Liverpool nach Manchester zu bauenden Canal in Vergleich, so findet man bei kürzerer Entfernung eine bedeutendere Höhe. Dieselbe beträgt etwa 17 m über dem Meeresspiegel, ein Höhenunterschied, der durch ein System von fünf Schleusen ausgeglichen werden soll. Jede derselben erhält eine Höhe von ungefähr 5 m, und die von Schleuse zu Schleuse gehenden Canalgänge erhalten Längen von 32, 11, 4,2, 6,4 und 4 km bei einer Gesammtentfernung von 58,7 km von Manchester bis zur Seeschleuse in Mersey. Die Länge einer von Berlin über Steinfurt, Eberswalde nach Oderberg gehenden Canallinie beträgt etwa 65 km. Rechnet man die staffelweise Höhe der Canalgänge übereinander auf je 5 m, so würden zwei Schleusen zwischen Berlin und Oderberg erforderlich sein, und die Länge der Canalgänge würden — abgesehen von den Rücksichten auf die Bodenerhebungen — jede über 30 km im Durchschnitt betragen; die Scheitelhaltung dieses Schleusen-Canales würde aus Spree und Havel ihren Wasservorrath entnehmen, und es würde die Stetigkeit dieses Vorrathes bei keiner Jahreszeit, auch nicht im trockensten Sommer, in Frage kommen*).

Es ist behauptet worden, daß man durch eine Ableitung der Spree von ihrer Ausmündung und dem Erguß in die Havel einen Canal ohne Schleusen ermöglichen könne. Das erscheint aber schon darum unthunlich, weil solche Ableitung eine neue Stromrinne mit ziemlich steilem Abfall schafft, deren hinreichender Wassererſatz von der oberen Spree allein nicht gesichert ist. Die Vertiefung einer solchen Stromrinne müßte sehr bedeutend sein, weil der Wasserstand außerordentlich schwanken würde.

Dagegen wäre die große Vertiefung der Oder von

*) Dieser ungefähre Anschlag ändert sich, weil die Höhenlage von Schwedt eine wesentlich tiefere ist. Es liegt nur etwas über 1 m über dem Ostsee-Spiegel.

Oderberg bis in die See in mehrfacher Beziehung eine Wohlthat, denn man würde dadurch — ganz abgesehen von der Schiffahrt, der sie in erster Reihe zu dienen hätte — eine Trockenlegung großer Flächen und Entwässerung des Niederungsgebietes herbeiführen.

Die Vertiefung eines von Wasser überströmten Flußbettes ist immer ein kostbares Unternehmen, kostspieliger als Eindämmung und Verengung; aus der Trockenlegung der anliegenden Bodenflächen erwächst aber eine vortheilhafte Gegenrechnung. Der von Amsterdam durch das Y nach der Nordsee geführte See-Canal kostete 35 Mill. Gulden; davon sind 10 Mill. durch den Verkauf des trockengelegten Landes gedeckt worden. Das ist gewiß ein Fingerzeig für die Landwirthschaft und für die Vortheile, die ihr aus einem solchen Unternehmen erwachsen.

Es ist weder die Absicht noch der Beruf des Verfassers dieses Aufsatzes, den Einzelnheiten der Ausführung einer hauptstädtischen Seeverbindung für große Fahrt näher zu treten; seinerseits genügt eine Erörterung des Planes, soweit sie dem Nicht-Hydrotekten zugänglich ist. Gegenüber den Anstrengungen, die in den Küstenstaaten der Nordsee zur festländischen Erweiterung ihrer Wasserstraßen gemacht werden, ist die Nothwendigkeit, auch im Osten ein Gleichgewicht herzustellen, unzweifelhaft. Ganz abgesehen von dem Mangel eines deutschen Canalnetzes fehlt namentlich eine Straße für die Seeschiffahrt, die deren Einwirkung in der Richtung von Nordost nach Südwest ermöglicht. Gelingt es, Rohstoffe und Massengüter an einem Berliner Hafendamm zu laden und zu löschen, ohne Umladung in Stettin, dann wäre nicht allein dem Handelsverkehr, sondern auch der Industrie und Landwirthschaft geholfen. Der fertiggestellte Nordostsee-Canal würde es auch den westlichen Hansestädten ermöglichen, mit ihren Stapelartikeln weiter nach dem Osten und Südosten zu bringen, und für den Wettbewerb mit Antwerpen, Rotterdam

und Amsterdam würde neue Kraft und ein neues Hülfsmittel geschaffen werden. Deutschland bezieht noch heute die Hälfte seines Kaffeebedarfs und den vierten Theil seines Tabaks von den belgisch-holländischen Häfen, obgleich Hamburg und Bremen noch bis vor kurzem Freihäfen waren. Nach erfolgtem Zollanschluß, der immerhin und trotz aller Vortheile, die er mit sich bringt, doch eine augenblickliche Erschwerung des Geschäftes bedeutet, geziemt es, kein anderes Mittel der Erleichterung und Erweiterung des deutschen Seehandels unversucht zu lassen, und dahin rechnen wir: das Seeschiff in Berlin.

---

4. Ein Wort über die Seeverbindung Berlins.

Unter dem Titel „das erste Seeschiff in Berlin" brachte das Aprilheft der „Deutschen Revue" im vorigen Jahr einen Aufsatz aus der Hand des Verfassers dieser Zeilen, mit dem er eine Seeverbindung der Hauptstadt ins Auge faßte. Man hat den Titel des Aufsatzes etwas laut und zuversichtlich finden wollen; denn, so meinten viele, es handele sich um einen Plan, dessen Gesicht von hoher Verheißung, in seinem Hintergrunde doch nur wenig begründet sei.

Als der Verfasser aufgefordert wurde, seine Ansichten über die unvermittelte Seeverbindung Berlins dem Druck zu übergeben, nahm er zuerst Anstand, es gerade jetzt zu thun. Das Vorhandensein früherer Entwürfe war ihm bekannt; ebenso aber auch die verhältnißmäßig geringe Theilnahme, welche jene Entwürfe gefunden hatten. Uebrigens sind ihm die Einzelnheiten derselben nicht bekannt geworden; es bedurfte dessen auch nicht, weil sie einer Zeit angehören, die den heutigen Verhältnissen nicht mehr entspricht.

Es hat in dem oben erwähnten Aufsatz der Verfasser mehrfach betont, wie er zunächst die allgemeine Betrachtung über den Werth einer Seeverbindung Berlins als die Hauptsache ansehe, wie die größeren oder geringeren Schwierigkeiten der Ausführung hinter dieser Hauptsache zurückständen, und

wie er sich an die im einzelnen über diesen Punkt gegebenen Andeutungen nicht streng gebunden erachte. Dies letztere konnte um so weniger der Fall sein, als ihm damals nur eben die Generalstabskarte zur Verfügung stand. Auch gab er sich der Ueberzeugung hin, daß, wenn der Werth einer Verbindung feststünde, die Schwierigkeiten der Ausführung nur eine Kostenfrage seien, und zwar eine solche, die nicht geeignet sei, den Nutzen der Sache aufzuheben.

Nach allem, was bisher darüber gesagt, huldigt der Verfasser auch heute noch der Ueberzeugung, daß es nur darauf ankommt, ob man den Canal will, oder ob man ihn nicht will.

Ein anderer Umstand, welcher einer Anregung der Sache im Wege zu stehen schien, war die Ungelegenheit des Zeitpunktes; man nennt das heute „Inopportunität". Daß eine solche nur scheinbar vorhanden sei, hat sich der Verfasser keineswegs verhehlt, fühlte aber, daß der öffentlichen Meinung — namentlich in den betheiligten Kreisen — so wie sie war, etwas Gewalt angethan werde; die „Gloriole" des wirklich erreichten Nordostsee-Canals genügte dem Selbstbewußtsein, und die Scheu vor weiterem Aufwand war damit in ihr Recht getreten.

Hoffentlich gelingt es dem Verfasser, zu zeigen, daß er doch wohlgethan, sich durch solche Gegengründe nicht bestimmen zu lassen, die Aufforderung, so wie sie Seitens des Herausgebers der Zeitschrift an ihn herantrat, vielmehr zu benützen.

Es hätte noch ein weiterer Umstand hindernd eintreten können; das ist die nicht unerhebliche Gegnerschaft gegen einen solchen oder ähnlichen Plan überhaupt. Dahin muß man u. a. alle diejenigen rechnen, die man die „Unbedingten" einer jeden politischen und Volkswirthschafts-Richtung nennen möchte. Die Freihändler der Seestädte fürchten den überseeischen Mitbewerb der Hauptstadt. Wer zum Schutzzoll neigt, ist

leicht bange vor der nicht abzusehenden Vermehrung der Einfuhr, und nur wer von beiden Extremen frei ist und der „nationalen Arbeit“, der Entwickelung des Ackerbau- und Gewerbefleißes wirklich wohl will, erkennt zwar den Nutzen, scheut aber den Aufwand.

Man kann auch diejenigen zur Gegnerschaft rechnen, welche die Einträglichkeit und den Nutzen einer Seeverbindung Berlins lediglich berechnen nach den Ziffern der jetzigen Güterbewegung. Für die Aufnahme der Erzeugnisse des Gewerbefleißes nicht minder, wie für Vertheilung der Einfuhr, ist die Hauptstadt das Herz des Reichs, und die Entlöschung der ungebrochenen Schiffsfracht an einem Hafendamme Berlins bedeutet eine Erleichterung für den Handelsverkehr, die wohl geeignet ist, neue Beziehungen hervorzurufen. Communications make trade, not trade communications, sagte der Engländer Sir Arthur Cotton, als es sich um die Anlage neuer Canäle in Verbindung mit Eisenbahnen in Indien handelte.

Die Binnenwasserstraßen betheiligen sich am Güterverkehr des Reiches mit 23 pCt., und die Leistung des Odergebietes in Netto-Tonnen-Kilometer wird im Sympherschen Nachweis angegeben zu 558 Millionen auf einer Straßenlänge von 320 Kilometer. Ein entsprechender Theil entfällt davon im Verhältniß auf die Strecke Stettin—Finow- und Spreecanal. Es wäre aber unrichtig und irreführend, wenn man annehmen wollte, eine ähnliche, und nicht viel höhere Tonnenzahl müsse zu Grunde gelegt werden, wenn die ungebrochene Seefracht in der Hauptstadt landen kann.

Ein Canal nach Berlin ist sicherlich ein großes, aber nicht, wie ein norddeutsches Blatt*) sich ausdrückt, ein „ungeheuerliches“ Werk. Daß unbedingte Befürworter des Bahnverkehrs sich dagegen aussprechen, braucht wohl kaum Wunder zu nehmen. Die Einsicht gewinnt immer mehr Platz, daß

---

*) Hannoverscher Courier.

auch das beste Eisenbahnnetz der Wasserverbindung nicht entbehren kann.

Der schon erwähnte Sir Arthur Cotton sagte im Jahre 1883 über den Binnenverkehr, daß für etwa 40 Millionen Pfund Sterling Güter auf der Bahn transportirt würden, die für den zehnten Theil der Kosten per Wasser transportabel seien; und je weiter die Seefracht in das Herz des Landes eindringen kann, desto mehr fördert sie den Wasserverkehr des ganzen Landes.

Der Verfasser des Aprilaufsatzes in der „Deutschen Revue" gab sich schon damals der Befürchtung hin, daß er selbst durch ungefähre Angaben über die Ausführung eines solchen Planes scharfe Beurtheilung — namentlich Seitens der Techniker — hervorrufen würde, und hat sich darin nicht getäuscht. Demungeachtet durfte er mit Befriedigung wahrnehmen, daß man selbst dem technischen Theile doch günstig gegenüber trat. Der Wortlaut des Vortrages, den der königliche Wasserbauinspektor Herr Germelmann zu Berlin über die Sache gehalten, liegt noch nicht vor; Verfasser dieses ist daher nicht in der Lage, seinen Standpunkt etwa hervorgetretenen Bedenken gegenüber aufrecht zu erhalten. Unterdessen genügt es ihm, daß, wie es scheint, auch dort die Ausführbarkeit des Canals nicht in Abrede gestellt wird.

Sind die in einem Fachblatt*) gebrachten Auszüge richtig, so hätte der Herr Vortragende namentlich im Schluß betont, wie es ein Hauptfehler sei, für Schiffahrtswege nicht immer den kürzesten Weg zu suchen. Aber so manche Bauten der neuesten Zeit beweisen zur Genüge, daß eine solche Maxime, so richtig sie ist, doch nicht immer befolgt werden kann. Für den Nordostsee-Canal war der bei weitem kürzeste Weg unzweifelhaft über Eckernförde nach Pelwormer Tief, denn diese Linie bezeichnete den geradesten und kürzesten

*) „Das Schiff".

Weg von Fehmarn via Helgoland nach dem Englischen Canal; man hat den weiteren Weg via St. Margarethen vorgezogen, und es hat noch Niemand die Befürchtung laut werden lassen, es könne der Handel Anstoß daran nehmen.

Vergleiche zwischen großen Bauunternehmungen dieser Art sind, wie der Verfasser dieser Zeilen zugibt, mißlich; denn die Ortsverhältnisse sind maßgebend für die Beurtheilung; nichtsdestoweniger kann man, wenn es sich um das Maß zu überwindender Schwierigkeiten handelt, wohl auch den Manchestersee-Canal als Vergleich heranziehen. Der Vergleich ist auch insofern von Interesse, als gerade dort in recht helles Licht gestellt wird, was die Anhänger des Canal-Verkehrs geltend machen. Dort äußerte der Erbauer des Bridgewater-Canals bei Eröffnung der Liverpool-Manchester-Eisenbahn*), daß, wenn man ein solches Ereigniß vorausgesehen hätte, der Bau jenes Canals sicher unterblieben wäre. Der Mann konnte nicht voraussehen, daß trotz der hundertfachen Vervielfältigung des Schienennetzes einige Jahrzehnte später nicht nur ein ganz neuer Seecanal gebaut, sondern der alte Bridgewater-Canal auch beibehalten, und, in einer damals unmöglich scheinenden Weise, über den Seecanal hinweggeführt werden würde. Und zwar wird dies thatsächlich mit einer als Theil des Canals dienenden Drehbrücke geschehen.

In den Urtheilen der Presse erscheint wiederholt die Bemerkung, wie der Verfasser des Aprilaufsatzes sich in der Höhenschätzung verschiedener Orte geirrt habe. Ob der Irrthum hier — namentlich soweit es die Höhe Schwedts über dem Meere betrifft, — auf Seiten des Verfassers oder des Kritikers ist**), möchte der erstere noch unerörtert lassen und wird auch auf diesen Punkt nicht eingehen, solange ihm der Wortlaut des technischen Vortrages noch nicht zugänglich ist.

*) Siehe: Wasserstraßen Nord-Europas von Th. M. v. Weber.

**) Der Irrthum war auf Seiten des Verfassers, und war durch die Angabe einer älteren Höhenkarte herbeigeführt.

Daß die Einzelnheiten des Entwurfes im Aprilaufsatz nicht bindend sein sollten, daß sie darauf auch keinen Anspruch machen konnten, wurde damals verschiedentlich betont; einmal war es zunächst nicht des Verfassers Beruf, irgendwie bindende Einzelnheiten aufzustellen; ohne die Hülfe von sachkundigen Technikern würde er sich dem nicht unterziehen; andererseits dürfte es aber auch einem berufenen Techniker schwer fallen, Einzelnheiten, insbesondere einen wenn auch nur annähernden Anschlag zu geben, wo es an jeder Vorarbeit fehlt.

Sich z. B. vom Tegeler See als Hafenbassin eine Vorstellung zu machen, liegt nahe und klingt einleuchtend; und doch liegt auch die Besorgniß nicht fern, eine Berliner Nachwelt könnte argwöhnen, daß das Geld der Väter bloß bis Tegel gereicht habe. Bei Tegel mit dem Canalstrang aufzuhören, ist das leichteste, ihn bis ins Herz der Stadt hineinzuführen, das schwerste. Es gelingt vielleicht nicht, den Exercierplatz an der Nordbahn oder den alten Hamburger Bahnhof zu gewinnen, und doch ist es nicht außerhalb des Bereiches der Möglichkeit. Es tritt der Umstand hinzu, daß der Tegeler See einzig und allein von der Havel gespeist wird; das dürfte für die oberste Scheitelhaltung des Canals nicht genügen. Es ist indeß nicht angethan, schon jetzt auf Dinge einzugehen, die, ganz wie dieser Punkt, in jedem Falle einer eingehenderen Erörterung unterliegen müssen, ganz ebenso wie die dem Oderspiegel bei Schwedt zugemessene Höhe von angeblich „einem" Meter über dem Spiegel der See.

Ob der Plan einer Seeverbindung Berlins zu den „Ungeheuerlichkeiten" zu rechnen, wird wohl noch dahingestellt bleiben dürfen; heute möge man sich vergegenwärtigen, daß um die Mitte des nächsten Jahrzehnts zwei Werke ihrer Vollendung entgegengehen, die für Deutschland von hoher und unschätzbarer Wichtigkeit sind: das ist die voraussichtliche Eröffnung des Nordostsee-Canals und die Canalisirung des Eisernen

Thores der Donau, und schon in der ersten Hälfte des Jahrzehntes wird man Seeschiffsfrachten direkt an die Bremer Speicher fahren sehen. Möge die Erkenntniß nicht ausbleiben, daß es eine Nothwendigkeit ist, die See dem Herzen des Reichs näher zu bringen; schwingt man sich dazu auf, so kann man sicher sein, daß man um Rückfrachten seewärts am Hauptstapelplatz deutschen Gewerbefleißes nicht verlegen sein wird.

---

5. Berlin und der Nordostsee-Canal.

Der vor etwa einem halben Jahre in London versammelte Friedens-Congreß hat unter anderm eine Resolution angenommen, daß, wenn ein Staat dem andern den Krieg erklärt, beide gebunden sein sollten, mit dem Beginn der Feindseligkeiten mindestens sechs Monate zu warten. Mit diesem fragwürdigen Beschluß hat man offenbar auf die Möglichkeit von Friedens-Vermittelungen hinarbeiten wollen; der Hergang wurde nicht weiter besprochen, denn es hat wohl nur wenige gegeben, die der Sache einen höheren Werth beilegten, als sie verdient. Die heilige Einfalt könnte schwerlich einen lobenswertheren Beschluß erfinden, um ihrer Sehnsucht nach dem Millennium Ausdruck zu geben; aber auch die Beschließenden werden sich bald klar geworden sein, daß die Strecke bis zur Abrüstung noch nicht um eines Fußes Breite damit verkürzt worden ist. Der Stempel der „Gewalt", den man dem heutigen Zeitalter beilegt, hat durch die Fortschritte der Cultur nicht an Schärfe verloren. Die letzteren sind nur geeignet, den Satz, daß der Frieden selbst nichts als eine Vorstufe des Krieges sei, als eine Wahrheit erscheinen zu lassen.

Möge dem nun so sein, es ist doch sicher nicht zu leugnen, daß, wenn es sich darum handelt, die Vorstufe dem

Gewalt-Ausbruch zu entrücken, Cultur-Fortschritte besser sind als jene Beschlüsse.

Seit der Einführung des Eisenbahn-Wesens in England im Jahre 1830 stieg der Werth der Ein- und Ausfuhr in zwei Jahrzehnten um 75 Prozent, seit der Aufhebung der Navigations-Beschränkungen Ende der 40er Jahre stieg derselbe Werth um 100 Prozent. So behauptet der Statistiker Hübbe-Schleyden, und es wird wohl Niemanden geben, der ihm widerspricht.

Im Jahre 1818 kreuzte die „Savannah“ als erster europäischer und englischer Dampfer den Atlantischen Ocean. Seitdem ist die großbritannische Einfuhr von 36 auf 319 Millionen Pfund, die Ausfuhr von 42 auf beinahe 180 Millionen Pfund Sterling, in einem Zeitraum von 50 Jahren, gestiegen.

Es gibt nicht wenige, die da behaupten, daß die Statistik im Grunde eine Lügnerin sei, und man kann es — mag man dem beipflichten oder nicht — gern fraglich sein lassen, ob das Steigen der Ein- und Ausfuhrwerthe mit den vorgeführten Thatsachen nur in mittelbarer Verbindung steht. Die Thatsachen selbst sind nicht zu leugnen, aber ihre unmittelbare Einwirkung kann bestritten werden, weil sie weit zurückliegen und große Zeiträume umfassen.

Es wird dagegen Niemand ernstlich bestreiten, daß die Hinwegräumung von Fesseln des Verkehrs dem Wachsen desselben zu Gute kommt. Man braucht das nicht auf diejenigen Fesseln zu beziehen, die der Tarif der Grenzzölle auferlegt; es gilt in erster Linie den Fesseln, die den Verkehrs-Mitteln, den Verkehrs-Wegen und der Zugänglichkeit der Stapelplätze anhaften.

Als für die Hansestädte ein Zollanschluß geplant wurde, befürchtete man dort einen Rückgang des See-Verkehrs. In den Kontoren der City von London rieb man sich die Hände. Statt dessen wurden die britischen Kaufherren ganz neuer-

dings durch einen Konsulats-Bericht von Hamburg überrascht, wonach die Tonnenzahl des Schiffsverkehrs vom Jahre 1887 auf 1888 sich um 400 000, von 1888—89 um 500 000 Tonnen vermehrt hat. Es ist das Gegentheil eingetreten von dem, was auch die hanseatischen Kaufherren befürchteten. Die Verbesserung des Hafens, die Erweiterung des Stapelplatzes hat größeren Seeverkehr, und die Hereinbringung des Stapelplatzes in die Zollgrenze hat dem Hinterlande den Verkehr und den Zugang zum Stapelplatz geöffnet.

Die Abgeschlossenheit von der See ist einer der Schäden, an denen Deutschland seit Jahrhunderten gelitten hat. Sie ist ein Hemmniß für die innere Entwickelung und das Gegentheil von Gewährleistung für den Frieden; denn der oceanische Verkehr bewirkt Annäherung der Nationen, während die Landesgrenze ebensoviel Reibung und Entfremdung, wie Annäherung bringt.

Das Streben, die innere Entwickelung mit der See in Verbindung zu bringen, hatte von den Hohenzollern keiner so lebhaft wie der große Kurfürst. Entzog ihm der Friede von St. Germain den Gebrauch der Hinterpommerschen Häfen, namentlich Stettins, so suchte er den Zweck auf anderm Wege zu erreichen. Sein Gedanke, die Drage und die Rega schiffbar zu machen und beide durch einen Canal zu verbinden, kam unter treuer Mithülfe des Stettiner Handelsherrn Abraham Sijvers nur theilweise zur Ausführung. Die Drage wurde schiffbar gemacht von Dramburg durch den Lübbeschen See, an Hochzeit vorbei, bis zur Warthe. Der Müllroser Graben brachte dann die Verbindung der Oder und Spree und mithin die Wasserfahrt bis zur Hauptstadt. Die Rega ist überhaupt nicht in Angriff genommen worden, und von Dramburg ging ein lebhafter Güterverkehr per Axe nach dem Colberger Seehafen*).

*) Vergl. O. Meinardus in H. v. Sybel's historischer Zeitschrift.

Auch die Schiffbarkeit der Drage ist seitdem wieder eingegangen, und es ist nur das kleine Stück von Hochzeit bis zur Warthe der Flößerei erhalten geblieben.

Solche Ueberlieferungen wären kaum noch von Interesse, wenn sie nicht zeigten, wie das Streben nach Hebung des Seeverkehrs dem größten und dem von praktischen Zielen am meisten durchdrungenen der Brandenburger Kurfürsten am Herzen lag. Die skandinavischen Mächte herrschten in der Ostsee, und der Schlüssel dazu war der Sundzoll und die Fahrt durch die Belte. Der Hauptstapelplatz der Ostsee war Kopenhagen, bis Petersburg in erfolgreichen Mitbewerb trat. In Bezug auf Kopenhagen und den Sund haben die Verhältnisse sich geändert — oder sind im Begriff, sich zu ändern — durch den Nordostsee-Canal. Ueber seine kommerzielle Bedeutung für Deutschland sind die Meinungen noch etwas getheilt, nicht so auf seine Bedeutung für den russischen Haupthafen. Selbst Autoritäten von großem Gewicht äußerten sich zweifelhaft, ob in jenem Canal nicht vorzugsweise ein den Amerikanern, Engländern und Russen zu gute kommender Verkehrsweg geschaffen würde. Ein allzu ängstliches Gefühl wird hier vielleicht ebensowenig am Platze sein, wie beim Zollanschluß der Hansestädte. Nur soll man die Hände nicht in den Schoß legen und glauben, daß Handelsvortheile ohne Mühe und Anstrengung zu erreichen sind.

Schon vor zwei Jahren hat die „Deutsche Revue" in ihrem Aprilheft einen Aufsatz veröffentlicht, der eine Seeverbindung Berlins ins Auge faßte und nachzuweisen suchte, daß eine solche nicht nur nützlich, sondern auch nothwendig sei.

In erster Reihe suchte der Verfasser die neuerdings vielfach vertretene Schulmeinung zu bekämpfen und zu widerlegen, daß Axen-Fracht der Wasser-Fracht an Wirthschaftlichkeit überlegen sei. An der Hand der Ausführungen sachkundiger Fachmänner, wie Meitzen, Bellingrath, Opel u. a. wurde gezeigt, daß der vielbegehrte Ein-Pfennig-Tarif pro Meile und Doppel-Centner

von der Axen-Fracht nur unter besonders günstigen — zuweilen künstlichen — Umständen, von der Wasser-Fracht dagegen ohne Schwierigkeit zu erreichen sei. Namentlich sei dies unzweifelhaft, wenn man sich entschlösse, das Netz der Wasserstraßen „einheitlich" auszubilden.

Unter einheitlicher Ausbildung sei nicht allein die strahlenförmige Zusammenführung der Wasserstraßen nach einem Hauptstapelplatz, sondern im wesentlichen die Beförderungs-Fähigkeit einheitlicher Fahrzeuge von mäßiger Größe zu verstehen. Dahin seien Lastschiffe zu rechnen in einer Größe von etwa 350 Tonnen oder 7000 Centner Tragfähigkeit.

Die Herstellung eines den Bedürfnissen des deutschen Reiches entsprechenden Wasserstraßen-Netzes werde sich danach auf etwa 400—500 Millionen Mark belaufen.

Es wurde ferner nachzuweisen gesucht, daß der Frachtbetrieb auf Wasserstraßen dem Bahnbetrieb nicht nur nicht feindlich gegenüber stehe, sondern daß beide einander fördern und ergänzen. Die gegentheilige Behauptung sei hinfällig und werde einseitig von Eisen-Interessenten zur Geltung gebracht. Es wurde hingewiesen auf Dr. Meitzen's Nachweis, daß es in der Massenfracht eine Grenze gebe für die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen, über welche hinaus sie die Konkurrenz mit den Canälen nicht mehr aufzunehmen vermögen; für die Vorzüge der letzteren sei es indeß Bedingung, daß die Hauptserzeugungsstellen mit den Hauptverbrauchsstellen in Verbindung gebracht würden. Als Erzeugungsstellen wurden die Bergbau-, namentlich die Kohlen- und Eisenbezirke, als Verbrauchsstellen die großen Städte und die Seehäfen bezeichnet.

Ganz abgesehen aber von der Streitfrage über die Wirthschaftlichkeit der Canäle, im Vergleich mit dem Schienenverkehr, sei in allen Schiffahrtsländern nachgewiesen, daß der Wettbewerb des Meeres allem andern Bewerb an Vortheil voranstehe. Um dies zu fördern, müsse, wo immer es möglich sei, das Herz des Landes, der Knotenpunkt des Bahn- und

Wasserstraßen-Netzes, der Seefracht zugänglich gemacht werden. Und nicht allein für Norddeutschland, sondern für das gesammte deutsche Reich ist, — wie der Verfasser sich schon damals ausdrückte — Berlin der gegebene Punkt und derjenige „Haupthafen", in welchem die Ladungen der Seeschiffe unvermittelt einlaufen müssen, und von welchem aus sie ebenso unvermittelt dem Meere zu überliefern sind.

Wer freilich heute voraussagen wollte, daß an der Stelle, wo der alte Hamburger Bahnhof seine Legion von Schienensträngen ausbreitet, in absehbarer Zeit Seeschiffe löschen und laden werden, muß zu den Berliner Stadtverordneten gutes Vertrauen haben. Auch im Ministerium für öffentliche Arbeiten würde man ihn mit einigem Achselzucken anstaunen, und ein mitleidiger Dezernent würde ihm den Genuß eines Opiates oder ein Nervenbad empfehlen.

Der Gedanke eines Berliner Seecanals gehört zu denjenigen Dingen, die man dort mit demselben ungläubigen Auge ansieht, wie etwa den Gedanken eines ewigen Friedens, oder einer allgemeinen Abrüstung. Wer ihn der ernsthaften Beachtung werth hält, gilt als Schwärmer, als einseitiger Interessent, oder als unverbesserlicher Freihändler. Man zweifelt, ob man ihn bedauern oder seiner idealen Veranlagung spotten soll.

Der eingeborene Berliner hat von seiner zur Reichs-Metropole gewordenen Vaterstadt eine nicht geringe Meinung; es ist ihm eine hohe Genugthuung, daß das alte Berlin „Weltstadt" geworden, und doch liegt gar kein Grund vor, warum die weltstädtische Eigenschaft jetzt mehr vorhanden sein sollte, als vordem. Es ist nicht zu leugnen, daß die Form, in der die dem Deutschen beliebtesten Genußmittel heute ihren Verbrauch finden, sich wesentlich umgestaltet und — so zu sagen — verfeinert hat; die Verbrauchsstätten — vulgo Restaurants, Cafés und sonstige Vergnügungsorte — haben an Glanz, Styl und Großartigkeit gewonnen; die Zahl der

Theater hat sich, — wie manche behaupten wollen: etwas über den Bedarf — vergrößert, sodaß das Rasseln des Thespis-Karrens sich in einer Weise hörbar macht, die nicht Jedermanns Beifall hat. Man muß das alles in erster Reihe nennen, weil es sich gewaltsam in den Vordergrund drängt, und selbst den großen und verdienstvollen Aufwand der neueren Zeit auf dem Gebiete der Kunst, der Wissenschaft, des Kunstgewerbes und der Industrie in den Schatten zu stellen sucht.

Wir meinen, der Charakter der Weltstadt wird erst mit der Seefracht seinen Einzug halten. Erst die unvermittelt nach dem Hauptstapelplatz deutscher Industrie herangebrachte Seefracht wird der Faktor sein, der Berlin wirklich mit der Welt in Verbindung bringt. Wenn jener „Sohn Albions" behauptete, für die Theilnahme der Deutschen am Wettbewerb des Meeres müsse der Sitz der Reichs-Regierung nach Hamburg verlegt werden, so ist das nur bildlich zu nehmen, jener Sitz läßt sich nicht so ohne weiteres verlegen, wohl aber ist es eine Frage, ob die Wirkung und die Früchte des Welthandels sich nicht bis zum Sitz der Regierung bringen lassen.

Der Spree-Momus pflegt Propheten, die solche Verheißungen predigen, nicht gerade als Heilige zu behandeln, und die Zahl der Menschen, die nicht gewillt sind, den Gedanken ernst zu nehmen, wird noch auf geraume Zeit eine große Mehrheit sein. Nichtsdestoweniger sind wir der Meinung, man thäte wohl daran, die Sache lieber heute als morgen in ernste Erwägung zu ziehen.

Verfasser dieses Aufsatzes hatte vor zwei Jahren in ganz allgemeinen Zügen angegeben, welche Richtung nach seiner — nicht ganz berufenen — Meinung eine See-Verbindung Berlins nehmen müßte. An Einwänden hat es nicht gefehlt, und der Benutzung des Oder-Thales wurde von den meisten der Weg der Elbe entgegengehalten. Viele haben diesen

Gegenvorschlag indeß bald fallen lassen, und es sind in der That der Gründe zu mannigfache, die dagegen sprechen.

Es gab eine Zeit, wo, wenn überhaupt daran gedacht wurde, die Seefracht nach Berlin zu bringen, und umgekehrt, das Elbthal den Vorzug verdiente. Das war die Zeit, wo die Ostsee für den großen Weltverkehr überhaupt nicht in Betracht kam. Heute ist das anders, denn es sind, abgesehen von manchen andern Ursachen, zwei Dinge eingetreten, die zu einer wesentlichen Aenderung beitrugen; das ist einmal die bedeutende Hebung des Seeverkehrs von St. Petersburg, und zweitens der Nordostsee-Canal.

Es ist noch in Jedermanns Erinnerung, wie bei der Beschlußfassung über diesen Canal in Betreff der Handelsvortheile die Meinungen sehr getheilt waren. Man versuchte sogar, diese Vortheile überhaupt zu bestreiten und den Hauptnutzen auf strategischem Gebiet zu finden. Da indeß auch in dieser Beziehung getheilte Ansichten möglich sind, so ist es nicht wohlgethan, von den Handels-Vortheilen so ohne weiteres abzusehen.

Der General-Feldmarschall Graf Moltke hat gemeint, daß man, statt sich vom Canal eine Verdoppelung der Flotte zu versprechen, an Stelle des Canals lieber eine Flotte bauen möge. Die Bedeutung seines Ausspruches war verständlich genug, und es mag keinesfalls seine Absicht gewesen sein, daß man die Worte buchstäblich nehmen solle; ebensowenig buchstäblich aber durfte auch der Ausspruch genommen werden, daß im Punkte des kaufmännischen Nutzens der Canal allen andern Nationen, nur nicht dem deutschen Reiche zu gute komme.

Auch dieser letztere Ausspruch enthält unverkennbar einen Kern von Wahrheit; und die Wahrheit wird nicht abgeschwächt dadurch, daß man den Ausspruch selbst nicht ganz buchstäblich zu nehmen hat.

Die Ostsee gewinnt an Bedeutung in demselben Grade,

in welchem der Norden und der Osten Europas, der letztere mit der Zukunft seines asiatischen Hinterlandes, dem Westen erschlossen wird. Die Erschließung betrifft namentlich die Ausfuhr von Mineralien, und diese Ausfuhr wird von der sonst absperrenden russischen Handels-Politik nur gefördert. Es gibt Leute, die da meinen, die sibirische Bahn werde auch dem Karawanen-Thee neuen Aufschwung geben; solche Meinung kann man aber der Zukunft überlassen; die Frage kommt hier auch nicht in Betracht, daß aber der Verkehr des Ob über Archangel nach der Ostsee eine Aussicht auf Verwirklichung hat, ist wohl zu beachten, denn die Verbindung des Weißen Meeres mit dem Finnischen Golf scheint, nachdem Petersburg einer der bedeutendsten Seehäfen geworden, nur eine Frage der Zeit.

Eine Statistik über den neuesten Schiffsverkehr der Newa ist noch nicht veröffentlicht; über seine große Bedeutung und fortschreitende Zunahme braucht man aber nicht in Unsicherheit zu sein. St. Petersburg ist heute weitaus der großartigste und bedeutendste Seehafen und Stapelplatz der Ostsee, wird es auch weiterhin in immer größerem Maßstabe bleiben, wenn nicht das deutsche Reich durch den Hauptstapelplatz seiner Industrie mit der Ostsee in engere Verbindung tritt. Dieser Zweck kann nur erreicht werden durch eine Seeverbindung Berlins auf dem Wege der Oder.

Als der Nordostsee-Canal noch nicht in Aussicht stand, kam das Elb-Thal in zweifacher Beziehung in Betracht und führte bekanntlich zu dem Canal-Entwurf des Dr. Strousberg. Derselbe bezweckte eine Verbindung des Elb-Thales mit dem Oder-Thal auf dem Wege über Berlin. Hierbei ist wohl zu beachten, daß er die Benutzung des Strombettes der Elbe verwarf und seinen Canal die Elbe entlang, sei es am östlichen oder westlichen Ufer, führen wollte. Von Wittenberg ab sollte er als Schleusen-Canal über Berlin, Liebenwalde und Oderberg gehen; es sollte also mit dieser erheb-

lichen Abänderung, ein Nordostsee-Canal mit Einbeziehung der Hauptstadt werden.

Von dem Vorhandensein jenes Entwurfes hat Verfasser erst Kenntniß erhalten nach erfolgter Veröffentlichung seines April-Aufsatzes im 89er Jahrgang der „Deutschen Revue“, findet aber das, was er zur Begründung des eigenen Entwurfes gesagt hat, auch in der Begründung jenes Entwurfes bestätigt.

Es wurde auch dort hervorgehoben, daß unsere Nordseehäfen mit der Gewerkthätigkeit des Binnenlandes nicht die nöthige Fühlung hätten, und daß die deutsche Ausfuhr über jene Häfen von zu untergeordneter Bedeutung sei. Auf die Einbeziehung Berlins in die Nordostsee-Verbindung wurde der größtmögliche Werth gelegt, und die Menge der von allen deutschen Seeplätzen nach Berlin strömenden Waaren auf jährlich etwa 16 Millionen Tonnen berechnet. Und wenn man für den nach jenem Plan sehr kostspieligen Canal nur die Hälfte dieser Waaren-Menge in Anspruch nähme, so würde bei einem verhältnißmäßig geringen Tonnengeld von 3—4 Mark der Betrieb immer noch einen erheblichen Gewinn abwerfen.

Es verlohnt sich nicht, auf die Einzelnheiten jenes Entwurfes einzugehen, weil er durch den nunmehr in Ausführung kommenden Nordostsee-Canal überholt ist. Destomehr aber lenkt diese Thatsache die Aufmerksamkeit auf die Seeverbindung Berlins mittelst der Oder.

Der Plan dieser Seeverbindung hat auch die Aufmerksamkeit an Allerhöchster Stelle rege gemacht, und Autoritäten, wie die des General-Feldmarschalls Grafen Moltke, haben sich in durchaus beifälliger Weise ausgesprochen.

Es versteht sich von selbst, daß die Vorschläge des Verfassers, soweit sie auf Einzelnheiten der Ausführung einzugehen hatten, keinen Anspruch auf Genauigkeit machen konnten. Dazu gehören Vorarbeiten, die zur Zeit jener Begründung des Vorschlages ganz fehlten, und deren es dazu auch nicht

bedurfte. Denn es konnte der Verfasser nicht daran denken, sich demjenigen Theil der Aufgabe zu unterziehen, der dem Techniker zukommt.

So war auch das dem ersten Vorschlag zu Grunde liegende Material nur unvollkommen. In der Beurtheilung der Höhen war eine ältere, aus den 30er Jahren stammende Höhenkarte Preußens als Maßstab genommen worden, welche die Höhenlage von Schwedt über dem Meere mit mehr als 10 m angab. Auf die nöthige Zahl von Schleusen war dieser Fehler gewiß von Belang, hatte auf die Hauptfrage indeß keinen Einfluß.

Ganz im Allgemeinen hatte ich ausgeführt, daß die Seeverbindung Berlins ihren Ausgangspunkt in der Bucht von Swinemünde haben, daß die Canalrichtung vom Norden der Stadt Berlin etwa der durch den Wasserlauf der Panke gebildeten Bodensenkung folgen, in der Nähe von Steinfurth oder bei der Gräfenbrücker Schleuse den Finow-Canal treffen, und dann, diesem folgend bis Hohensaathen, das Oderthal erreichen müsse. Ob eine größere Abweichung von dieser Linie geboten sei, ob etwa einer Weiterführung südlich vom Paarsteiner See vorbei, nach Lunow zu, der Vorzug zu geben wäre, mußte den Technikern und den weiteren Vorarbeiten überlassen bleiben.

Es hat sich bald nach dem Erscheinen der ersten Begründung des Entwurfes, oder vielmehr Vorschlages, in Berlin der Herr Wasserbau-Inspektor Germelmann der Mühe unterzogen, den Vorschlag zu prüfen und zu einer öffentlichen Besprechung zu bringen. So günstig er sich im Allgemeinen auch aussprach, so hat er das, was nur ein „Vorschlag“ sein sollte, doch zu sehr als einen „Entwurf“ behandelt; ein solcher ist nicht meine Absicht gewesen.

Zu einem günstigen Ergebniß ist Herr Germelmann insofern gekommen, als er die technische Ausführbarkeit nicht

bestritt, und als er — was eine große Hauptsache war — das Vorhandensein des nöthigen Wasservorrathes einräumte.

Ob die Berechnung, die er darüber angestellt hat, sich nicht noch ändert, kann dahin gestellt bleiben. Er nimmt für die Zukunft eines See-Canals nach Berlin den Schiffsverkehr Antwerpens als Beispiel und Richtschnur. Ist aber für den Hauptstapelplatz deutscher Gewerbthätigkeit eine Seeverbindung überhaupt gerechtfertigt, so möchte der Schiffsverkehr doch wohl bedeutender werden, wie der von Antwerpen. Dieses hatte die Zunahme seines Schiffsverkehrs — wie der Senator Versmann in seinem dem Hamburger Senat im Dezember 1880 erstatteten Reisebericht anführt — hauptsächlich dem Umstande zu danken, daß der Wasserweg nach dem Rhein es mit den hauptsächlichsten Bedarfsgegenden für Rohstoffe in Verbindung setzt.

Bei Berlin handelt es sich um die Einfuhr von Rohstoffen aller Art nach dem Hauptverbrauchsort selbst, unter Vermeidung des Umladens in Stettin. Die Mehrkosten, die eine Umladung in Stettin verursacht, stehen nicht ganz außer Vergleich mit der Auflage des Schelde-Zolles für die Einfuhr nach Antwerpen.

Wenn nun nach den Angaben des genannten Technikers der Wasservorrath von Havel und Spree für das Durchschleusen von 8000 Schiffen, wie sie in Antwerpen verkehren, hinreicht, so wäre die Frage, ob der Vorrath für eine größere Zahl reichen würde. Für den Verkehr von 8000 Schiffen im Jahre werden 3,5 cbm Wasser pro Sekunde gebraucht. Der gegenwärtig aus Havel und Spree stattfindende Abfluß beträgt 20 cbm pro Sekunde. Es würde also immer noch eine Verdoppelung, ja eine Verdreifachung des Verkehrs Platz greifen können, oder, um es richtig auszudrücken, es würde einer solchen Vervielfachung des Verkehrs die vorhandene Wassermenge keine Schwierigkeit machen.

Außer dem Genannten haben sich noch andere Techniker

in hervorragender Weise mit demselben Gegenstande beschäftigt. In erster Reihe war dies der Königliche Baurath Friedrich Scheck in Freienwalde, dessen lebhaftes Interesse für die Oder-Schiffahrt schon mehrfach zur Geltung gekommen ist; derselbe erhielt von Seiten der Regierung zu Stettin die Ermächtigung zu Vorarbeiten für den Seecanal, und veranlaßte in weiterer Folge seinen Sohn, den Königlichen Regierungs-Baumeister Scheck in Berlin, zu einer eingehenden Bearbeitung der Sache.

Letztere erstreckte sich im Wesentlichen auf eine Festlegung der geeignetsten Canallinie nach Maßgabe der Boden- und Grunderwerbs-Verhältnisse und der zweckmäßigsten Art der Verbindung des Höhengebiets von Berlin mit dem Oderthal.

Auch diese Techniker haben die Verbindung Berlins mit der Bucht von Swinemünde auf dem Wege von Eberswalde und Stettin als unzweifelhaft richtig angenommen; sie sind aber, wie das auch anzunehmen war, nicht der ursprünglich von mir vorgeschlagenen Linie gefolgt.

Die Canallinie des Herrn Scheck beginnt — um dem Wortlaut seines in der „Deutschen Bauzeitung" veröffentlichten Vortrages zu folgen — „am Tegeler See, verfolgt das Tegeler Fließ, und schneidet zwischen dem Wandlitzer und Mühlenbecker See (Basedorf, Wandlitz, Klosterfelde, Auhlsdorf), sowie an dem Wischsee Höhen von 58 und 59 m an; bei Gräfenbrück wird der Finow-Canal im Niveau gekreuzt. Der Canal geht über Steinfurth-Lichterfelde und tritt bei Eberswalde an den Höhenrand, in dessen steile Böschung das Hebewerk zu legen sein wird."

Das wesentlichste Ergebniß der Vorarbeiten des Herrn Scheck besteht nämlich darin, daß für den Abstieg in das Oderthal die Schleusentreppe verworfen und ein Hebewerk an deren Stelle gesetzt wird.

Die Einstellung eines ähnlichen Hebewerkes statt Schleusen

war auch in dem Vortrage des Herrn Germelmann zur Erwägung gestellt worden; die Bearbeitung des Herrn Scheck nimmt dasselbe aber als Nothwendigkeit an, und zwar aus mehreren Gründen, deren Triftigkeit indeß noch nicht ganz festgestellt ist.

Herr Scheck ist, wie es scheint, der Meinung, daß für einen Schleusen-Betrieb der Wasservorrath von Havel und Spree nicht genügen würde; er meint, daß selbst die von Herrn Germelmann angenommene geringe Wassermenge von 3—4 cbm pro Sekunde von beiden Flüssen an die Oder nicht abgegeben werden dürfe. In seinem zur Veröffentlichung gelangten Aufsatz hat er diesen Punkt indeß nicht berührt, und bei eingehenderen Vorarbeiten dürfte sich die Wasserrechnung voraussichtlich doch günstig gestalten.

„Der Wasserspiegel würde“, so fährt Herr Scheck fort, „in zwei Stufen von rund 29·9 auf 0,0 N. N. (Normalnull) gesenkt werden. Der Canal geht dann links am Finow-Canal, mit letzterem nahezu parallel, und mündet in den Liepe-Oderberger See, verfolgt den Lauf der alten Oder bis Hohensaathen, weiter den eingedeichten Entwässerungs-Graben (Hohensaathener Canal) und schneidet von Stützkow an in das vielverzweigte Oderbett ein. Auf dem rechten Ufer des Canals soll ein Deich das Oberwasser fern halten, letztere Anordnung ist über Schwedt bis unterhalb Greifenhagen fortzuführen; hier endet der Canal in das freie Oderbett hinein ꝛc.“

Die von Herrn Scheck angenommenen Abmessungen des Canals halten sich in bescheidenen Grenzen. Er glaubt dem Bedürfniß zu genügen, wenn er den Canal für etwa $^7/_8$ der Handelsschiffahrt zugänglich macht. Dafür würde eine Tiefe des Fahrwassers von 6·5 m genügen, und bei einer Breite des Wasserspiegels von 52 m und der Sohle von 20 m gute Fahrbarkeit vorhanden sein für Schiffe von etwa 1500 Tonnen. Der Berliner Hafen fiele in den Tegeler See, was in Bezug auf den Kostenpunkt vortheilhaft ist, denn bei näherem Heran-

rücken an die Stadt selbst würde die Hafenanlage mit jedem Hektometer sehr viel kostbarer werden.

Die Studien des Herrn Scheck haben sich auch sehr eingehend mit den Kosten der ganzen Anlage beschäftigt. Einschließlich des Grunderwerbs, der Erdbewegung, der Brücken und Wege, der Hafenanlagen, und zweier hydraulischen Hebewerke, der Betriebsmittel und Speicheranlagen, berechnet er die Gesammtkosten auf 150 Millionen Mark, was den Kosten des Nordostsee-Canals etwa gleichkommt und diejenigen der neuerdings fertiggestellten Canalisation von Berlin etwas übersteigt.

Da alle in Betracht kommenden Forderungen knapp berechnet sind, so müssen sich bei der wirklichen Ausführung die Gesammtkosten wohl höher stellen. So ist z. B. eine für das Bedürfniß von Berlin ausreichende Hafenanlage, nach Art der Bremer Einrichtung, für 10 Millionen nicht zu haben. Es wäre allerdings in Betracht zu ziehen, daß ein ganz erheblicher Theil des Berliner Ortsbedarfes in Quai-Anlage und Betriebsmitteln, die ausschließlich dem Vortheil Berlins zu Gute kommen, von den für den Canal aufzuwendenden Gesammtkosten abgezweigt werden und der Kommune zufallen.

Es würde auch nicht richtig sein, die Seeverbindung der Hauptstadt nur als Fortsetzung der Stettiner Schiffahrtsstraße anzusehen; denn auch diese letztere genügt schon längst nicht mehr dem Stettiner Verkehr und würde für einen Schiffsverkehr nach Berlin ganz unzulänglich sein.

Ob man sich für den Ausgang aus dem Haff auf die Dauer noch mit der Swine, einschließlich der Kaiserfahrt, wie sie jetzt ist, behelfen könnte, steht dahin; einem sehr vergrößerten Verkehr würde weder die Tiefe noch die Gestaltung des jetzigen Fahrwassers genügen. Die außerordentlich beengten Verhältnisse, recht unterhalb Stettins bis zum Papenwasser, bedürfen hierbei kaum der Erörterung. Eine Regulirung

dieses Fahrwassers in größerem Maßstabe soll von den zutreffenden Behörden Stettins wiederholentlich beantragt sein, und bei dem Ministerium für öffentliche Arbeiten seit geraumer Zeit in ernste Erwägung genommen sein.*)

Wer jemals die Oder bei Stettin besucht, braucht nicht Wasserbau-Techniker oder Seefahrer zu sein, um sich mit einigem Staunen zu fragen, wie denn die gewaltigen Bauten des Vulkan die See überhaupt erreichen sollen. Jede auch noch so geringe Steigerung des Verkehrs macht es einleuchtend, daß mit diesen Hafen-Verhältnissen Wandel geschafft werden muß, und daß man für die Klagen der Flußfischer von Frauendorf und Gozlow über die Ramponirung ihrer Boote durch den Dampfer-Verkehr nicht länger wird taub sein können.

Ueber die Ermittelung des Verkehrs von Schiffsfrachten zwischen Berlin und Stettin gibt Herr Scheck eine überschlägliche Berechnung, die sehr zutreffen mag, soweit sie den bis jetzt vorhandenen Verkehr betrifft. Man unterschätzt damit aber die Bedeutung der unmittelbar nach Berlin gelangenden Seefracht. Die dadurch herbeigeführte Erleichterung kann und muß Beziehungen erschließen, die bis dahin geruht haben, oder verschlossen gewesen sind.

Berechnet man, wie Herr Scheck es, den Angaben des statistischen Amtes folgend, gethan hat, die Wasserausfuhr von Berlin nach Stettin auf 17·7 pCt. des Gesammt-Verkehrs, und die Wassereinfuhr von Stettin nach Berlin auf 18 pCt., so würde der erstere sich auf 143 451 Tonnen, der letztere sich auf 1 066 167 Tonnen oder zusammen der Verkehr zwischen Berlin und Stettin sich auf 1 219 918 Tonnen belaufen.

---

*) Ganz neuerdings verlautet, daß nach dem Besuch des Finanz- und Handelsministers in Stettin die Erweiterung des Hafens auf Kosten der Stadt, die Regulirung des Fahrwassers der unteren Oder auf Kosten des Staates eine beschlossene Sache sei.

Der Durchgangsverkehr beliefe sich nach Stettin thalwärts auf 291 521 Tonnen, bergwärts auf 212 371 Tonnen, zusammen auf 503 892 Tonnen.

Hätte man ein solches Ergebniß, gegen das sich im Punkte der Richtigkeit wenig einwenden läßt, als Grundlage zu nehmen für den Bau eines Seecanals, so würde man mit dem verneinenden Sinne des Beschlusses bald fertig sein. Man würde sich eben mit der einfachen Folgerung abzufinden haben, daß, weil Berlin der Seefrachten, loco zu löschen, bis dahin nicht bedurft hat, es deren auch fernerhin nicht bedürfen wird.

Uebrigens bemerkt Herr Scheck selbst, daß dem Ergebniß seiner Verkehrs-Ermittelung ein besonderer Werth nicht beizulegen sei; er räumt ein, daß die Eröffnung eines Seeweges nach Berlin den Verkehr in ganz andere Bahnen lenken, in Berlin selbst gewaltige Handels-Umwälzungen hervorrufen würde. „Wenn man", so sagt er, „von dem jetzigen Verkehr auf den zukünftigen schließen wollte, so könnte man leicht einen ähnlichen Fehler begehen, wie wenn der bisherige Wagen- und Postverkehr der Berechnung für die Rentabilität einer neuen Bahnstrecke zu Grunde gelegt werden sollte." Dies ist bescheiden ausgedrückt. Die Erbauer der Pacificbahn haben sicherlich nicht den vorherigen Güterverkehr zwischen Ost- und Westküste des Nordamerikanischen Kontinents zu Grunde gelegt. Man hat der Pacificbahn nicht bedurft, so lange sie nicht vorhanden war, denn erst die vorhandenen Verkehrsmittel schaffen den Verkehr. Der Verkehr aber einmal geschaffen, bedurfte man bald einer Verdreifachung der Verkehrsmittel und der Verkehrswege.

Gegen welch nachhaltiges Vorurtheil die Entwickelung der Wasserstraßen im deutschen Reich zu kämpfen hat, beweist der bis jetzt „ideal" gebliebene Rhein-Weser-Elbe-Canal. An die Nothwendigkeit eines solchen glaubte man mit Bestimmtheit, als der Bahnverkehr noch in der Kindheit war.

Mit der Steigerung des Eisenbahn-Wesens wuchsen auch die Zweifel an der Herstellung eines Canals; und zwar behaupten die Canalfreunde, man habe das Zustandekommen des Canals bekämpft, weil die Eisen-Interessenten den Wettbewerb der Wasserstraßen gefürchtet hätten. Heute ist man zu der Einsicht gelangt, daß solche Befürchtungen hinfällig sind, und daß der Bahnverkehr durch den Mitbewerb des Canalverkehrs nur gewinnen, niemals verlieren kann.

Wie wenig Fortschritte die Canal-Entwickelung in Deutschland gemacht hat, ist nirgends bestritten; von einem einheitlichen Plan, sei es in den Verkehrs-Anlagen, in Hafeneinrichtungen und Schleusen-System, sei es in den Transportmitteln, sind wir weit entfernt. „An Länge" — so sagt Herr Sympher in den Erläuterungen zu seiner Karte — „übertreffen die Eisenbahnen die Wasserstraßen, selbst viele nur flößbare, im Naturzustand befindliche Strecken eingeschlossen, fast um das Vierfache, während die bewegten Gütertonnen-Kilometer nur etwas mehr als das Dreifache ausmachen"; und er weist mit Recht hin auf die bedeutsame Thatsache, daß der kilometrische Verkehr — auch Stärke des Verkehrs oder Umlauf genannt — auf den Wasserstraßen durchschnittlich größer ist als auf den Eisenbahnen.

Man darf sich aber, wo es sich um Berlin als Seehafen handelt, mit einer solchen Erörterung überhaupt nicht aufhalten. Der Vortheil, der in der Vermeidung des Umladens an der Küste liegt, ist ein verschwindend geringer. Der Vortheil, der hier in Frage kommt, liegt darin, daß die Hauptstadt auch Hauptstapelplatz wird.

„Es ist der Natur des Handels gemäß" — so sagt der weiland Reichs-Handelsminister, der Bremer Senator Duckwitz in seinen Denkwürdigkeiten — „daß derselbe einen Centralpunkt sucht, wo alle Fäden des Zuflusses und Abflusses der Waaren sich vereinen. Je größer solcher Centralpunkt ist, desto größer ist daselbst die Auswahl aller Waaren,

und folgeweise der Zusammenfluß von Käufern und Aufträgen."

„Schiffsladungen zur Versendung seewärts und flußwärts, sowie geregelter" — und wie man hier wohl hinzufügen kann: vom Hauptstapelplatz strahlenförmig über das Land sich verbreitender — „Landtransport ist nur möglich durch die Combinirung vieler Waaren, wodurch Schiffe und Fuhrwerke complette Ladungen erhalten können."

Es ist richtig, daß England im Seehandel die Herrschaft hat, daß es von allen Dampfschiffen der Welt beinahe 60 Procent, von allen Segelschiffen beinahe 40 Procent besitzt, daß es im eigenen Lande große Mineralschätze, eine vorzüglich entwickelte Industrie und Landwirthschaft, ein reiches Material für den Schiffs- und Maschinenbau, eine für die Schiffahrt sehr geeignete Küste, mit zahlreichen Häfen, und eine werkthätige Bevölkerung besitzt. Unser eigener Antheil an der Schiffahrt beschränkt sich auf etwas über 5 Procent an den Dampfschiffen und 6 Procent an den Segelschiffen der ganzen Welt. Wir haben nicht den milden Winter wie Großbritannien, wir haben weniger Häfen, aber alles, was wir sonst an natürlichen Hülfskräften, an Mineralschätzen, an Entwickelung des Gewerbefleißes, an Entwickelung der Landwirthschaft, an der persönlichen Geeignetheit des Volkes besitzen, gibt uns wohl den Anspruch auf einen gesteigerten Antheil am Seehandel und an der Sprengung derjenigen Fesseln, die unsern berechtigten Antheil am Seehandel bis dahin in engen Schranken gehalten haben.

Die Gebrechen, an denen der deutsche Seehandel gelitten hat, sind noch nicht alle beseitigt. Der mangelhafte Zustand der Verkehrswege hat sich erst gebessert, soweit es den Landtransport betrifft. Die Wasserstraßen lassen noch zuviel zu wünschen übrig. Transit-Zölle, Mangel an Münz-, Maß- und Gewichts-Einheit sind beseitigt, die Hansestädte sind durch Zollanschluß in direktere Verbindung und Beziehung zum

Hinterland gebracht. Durch den Nordostsee-Canal wird ein Verkehrsweg geschaffen, der auch unsre Schiffahrt vom Sund und den Belten unabhängig macht, mag man diese Unabhängigkeit nun für Ertragszwecke so hoch oder so niedrig anschlagen, wie man will. Trotz alledem ist dem Haupterforderniß noch nicht genügt; die dem Binnenlande bisher so fremd gebliebenen Interessen des Seehandels werden der inländischen Erzeugung und Gewerbethätigkeit noch nicht näher gebracht, und darum handelt es sich, wenn die Betheiligung am Welthandel zur Wahrheit werden soll.

Noch wenige Jahre, und der Nordostsee-Canal wird dem Verkehr geöffnet. Für die an seiner Herstellung beschäftigten Tausende von Arbeitern wird neues nutzbares Gebiet zu suchen sein. Die große, ein halbes Hundert übersteigende Zahl von Naß- und Trocken-Baggern wird man mit allen andern, nur zu solchem Zweck verwendbaren Maschinen und sonstigen Geräthen nicht verkümmern lassen wollen. Aber es ist nachgerade an der Zeit, über die weitere Verwendung Rath zu halten. Man könnte wohl fragen, ob der große Kurfürst dem vor zweihundert und einigen Jahren nur der Friede von St. Germain im Wege war, angesichts solcher Bauten, wie jener Canal, nicht auch an den melancholischen Anblick des Oderthales gedacht hätte. Es sind gewiß ganz fleißige, betriebsame und in ihrer Art gewiß auch wohlhabende und zufriedene Orte, jene kleinen Städte am rechten und linken Oderufer, wie Schwedt, Greifenhagen, Garz, Fiddichow mit dem etwas entfernteren Vierraden und seiner anerkennenswerthen Tabaks-Industrie; man könnte sich von ihnen aber auch größere Vorstellungen machen, und schon dieser Wunsch allein könnte der Vater größerer Gedanken werden.

Es ist nicht schwer, der Phantasie die Zügel schießen zu lassen, und man glaubt das Kopfschütteln der Finanzmänner zu erkennen, wenn man von der Verbindung des Binnenlandes mit den transoceanischen Ländern auf diesem Wege

spricht; der Verfasser dieser Zeilen wird es vielleicht nicht erleben, aber der Gedanke wird, wenn man alle Wahrscheinlichkeiten berechnet, doch einmal zur Wahrheit werden.

Weiter als es hier geschehen ist, in Einzelnheiten der Ausführung einzugehen, ist nicht an der Zeit. Studien allein genügen nicht; es bedarf umfangreicher und eingehender Vorarbeiten, einschließlich des Nivellements der in Betracht kommenden Linien. Mit einem etwaigen Betrag von 50 000 Mark, durch einen Verein von Finanz-Geschäftsmännern der Regierung zur Verfügung gestellt, würde es zu bestreiten sein. Allerdings müßte man entschlossen sein, der Aufgabe im nöthigen Umfange gerecht zu werden.

Bringt man einen Seehafen nach Berlin, so handelt es sich darum, „nahezu“ mit den Verkehrs-Verhältnissen des Nordostsee-Canals zu rechnen. Auf Antwerpen hat man den Blick mehr zu richten, als auf St. Petersburg, und nur der Kriegsschiffs-Verkehr kann ganz außer Betracht bleiben. Würde man sich aus technischen Rücksichten mit 6,5 Meter zu begnügen haben, wozu außer dem Kostenpunkt kein dringender Grund vorliegt, so würde man dem Bedürfniß der Zukunft nur halb genügen. Ich bin der Meinung, daß man mit 8 Meter Tiefe, die andern Abmessungen dem entsprechend, zu rechnen hätte, und man würde, meine ich, das Hafenbassin so weit in das Stadtgebiet hineinzurücken haben, als irgend möglich ist.

Ob das Flußbett der Oder überhaupt zu berühren wäre, kann dahin gestellt bleiben. Die ungeheuren Sandmengen, die von der Gliezener Gegend kommen und schon jetzt die Fahrwasser-Verhältnisse bis beinahe nach Nipperwiese unsicher machen, könnten wohl aus dem Spiele bleiben. Ohnehin dürfte während der Bauzeit der Verkehr nicht gestört werden, und die Breite des Oderthales scheint in dieser Beziehung keine Schwierigkeit zu bieten.

Die Versandung des Oderbettes und die Entwässerung

und landwirthschaftliche Nutzbarmachung des ganzen Oderthales, von Lunow bis Stepenitz und Ziegenort, sind Dinge, die sehr ernsthafter Erwägung bedürfen. Nimmt man die Gegend in Augenschein — eine Mühe, der sich der Verfasser unterzogen hat — so braucht man nicht Techniker zu sein, um zu erkennen, daß der scheinbaren Rathlosigkeit in dieser Richtung einmal abgeholfen werden muß.

Daß weder Buhnen noch Dämme geeignet sind, der fortlaufenden Erhöhung des Strombettes Einhalt zu thun, und daß der große, dort vorhandene, aber „verzettelte" Wasservorrath weder der Schiffahrt nützt noch der Landwirthschaft entzogen wird, darüber scheinen Sachkundige dort einig zu sein; aber auch nur darüber. An den Nutzen der durch einen tiefen Graben zu schaffenden Entwässerung scheint man nicht einstimmig zu glauben; dies aber meist aus dem Grunde, weil man nicht an die Möglichkeit einer Ausführung glaubt. Und doch wird diese Möglichkeit von den Fachmännern nicht allein eingeräumt, sondern als sehr practikabel dargestellt.

Ob der Aufstieg zwischen Gräfenbrück und Hohensaathen mittelst Hebewerks oder mittelst einer Schleusentreppe zu bewirken wäre, kann man dem Ergebniß wirklicher Vorarbeit überlassen.

In erster Linie steht die Frage des Wollens. Das Kriterium ihrer Beantwortung liegt, wie ich auszuführen versuchte, in den Folgerungen des Nordostsee-Canals. So unbestreitbar gewisse strategische Vortheile dieses Canals auch sein mögen, es genügt nicht, sich an diesem Gewinne allein genügen zu lassen. Möge man sich die Handels-Vortheile nicht entgehen lassen, wenn sie mit doppeltem Gewinne zu erreichen sind, und möge man vor allem dem Hauptstapelplatz deutscher Gewerbsthätigkeit, dem Hauptstapelplatz der für sie hereinzuführenden Rohstoffe, der zum Bau nöthigen Steine und Hölzer die ihm zukommenden Vortheile nicht vorenthalten.

Der Verkehr durch den Suez-Canal erträgt eine Abgabe von mehr als 8 Mark auf die Tonne. Rechnet man für den Verkehr nach Berlin 5000 Schiffe à 1000 Tonnen pro Jahr und belegt die Tonne mit einer Abgabe von nur 5 Mark, so ergibt das einen Brutto-Ertrag von 25 Millionen pro Jahr.

Berechnet man die Kosten der Gesammt-Herstellung des Canals, einschließlich aller der neuesten Hafen-, Lösch- und Lade-Einrichtungen, Speicher und Verkehrsmittel auf 200 Millionen Mark, so bleibt nach Abzug der Verzinsung des Capitals immer noch eine erhebliche Dividende.

Eine Einzel-Berechnung ist so lange nicht thunlich, als die Herstellungskosten aufs Gerathewohl angenommen sind. Grunderwerb und Erdbewegung sind schwankende Faktoren; sie, wie alles andre, müssen sich auf gründliche Vorarbeit stützen; entschließt man sich, sie in die Hand zu nehmen, so öffnet man das Capitel eines nicht unwichtigen Theils der Zukunft von Berlin, als Stapelplatz erster Ordnung für das Reich.

---

6. Helgoland fest oder — sicher?

„Bei den ruhigen Deutschen" — so schrieb der Minister vom Stein an Gneisenau — „die unter allen Zeiten am meisten die Bedenkzeit lieben, muß man eher Reizmittel anwenden, als Opiate." Die Bemerkung galt dem Rhediger-schen Verfassungs-Entwurf und mochte namentlich zu jener Zeit seine Bedeutung haben. Der Volkscharakter hat seitdem unzweifelhaft gewonnen, ist indeß kaum in das Gegentheil umgeschlagen, und so mag der Fingerzeig vielleicht auch heute einiger Bedeutung nicht entbehren.

Es ist nicht ganz leicht, zu unterscheiden, ob die Gedanken, die in der Presse hier und da über den Erwerb der Insel zu Tage kommen, zu den Reizmitteln oder zu den Opiaten zu zählen sind. Die Freude über den Erwerb allein scheint nicht zu genügen, und doch sollte man meinen, das müsse der Fall sein, denn ein lange gehegter Lieblingswunsch der Nation ging damit in Erfüllung. So lange war der auf Helgoland wehende „Union Jack" ein Dorn im Auge, und ehe man sich's versah, war dem alten Kummer ein Ende gemacht und die Insel deutsch geworden.

Wer ein kostbares Gut einheimst, kommt über den ganzen Werth desselben nicht so im Handumdrehen zum Schluß. Von Allen, die sich damit beschäftigen, haben die schwär-

merischen Köpfe das leichtere Spiel; denn sie sind es, denen bei solchen, wie bei anderen Gelegenheiten der Himmel „voll Geigen" zu sein scheint, und die Summe der Vortheile, die sie einer Sache entlocken, kann patriotische Herzen wohl in Erregung bringen.

Die Rolle des Beruhigens gehört dann nicht immer zu den dankbarsten ihrer Art, und doch ist es eine unabweisbare Pflicht, wo man irgend kann, die öffentliche Meinung in ihrem Geleise zu erhalten. Solange eingebildete Vortheile Niemandem Schaden thun, kann man sie hingehen lassen, und wo es sich um Gebietserwerbungen handelt, empfiehlt sich das noch mehr, weil mit der wachsenden Freude am Besitz auch der Patriotismus wächst.

Aber auch dafür gibt es eine Grenze; sie liegt da, wo die Täuschung so zunimmt, daß die Werthschätzung anderer ebenfalls wichtiger Dinge geschmälert wird.

Folgt man den Erörterungen über den Erwerb der Insel Helgoland, so hört man nicht nur von politischen, sondern auch von erheblichen strategischen, ja sogar von commerciellen Vortheilen. Die politischen findet man in dem Gewinn oder der Befestigung der englischen Freundschaft. Da von gewissen Seiten nicht mit Unrecht behauptet wird, von allen Nationen Europa's sei England unser einziger natürlicher Verbündeter, so könnte dieser Gewinn das Opfer wohl werth sein, welches man für Helgoland gebracht hat; vorausgesetzt, daß man in Gefahr war, jenen Vortheil zu verlieren. Auch im Flaggenwechsel liegt ein politischer Gewinn, denn die Anschauung, daß das Wehen einer fremden Flagge in Sicht unserer Flußmündungen einer Großmacht nicht würdig sei, hatte festen Fuß gewonnen. Man pflegt das englische Besitzrecht von Gibraltar als eine Art von Schmach für Spanien aufzufassen; man übersieht aber, daß die beiden Fälle sich nicht vergleichen lassen. Gibraltar ist spanischer Grund und Boden, dessen ein Feind im spanischen Erbfolgekrieg sich bemächtigen konnte,

weil er sich nicht im Bereich spanischer Kanonen befand. Heute kann England Gibraltar nur besitzen, solange es mit Spanien im Frieden ist, denn ein Kriegsfall bringt es unzweifelhaft in den Bereich der Kanonen von Algesiras, vorausgesetzt, daß Spanien sich die Mühe nimmt, die heute gebräuchliche Artillerie dort aufzustellen.

Ein anderer Vergleich sind die britischen Canalinseln; sie liegen in Sicht der französischen Küste; der Unterschied ist nur der, daß die Bewohner von Jersey, Guernsey und Alderney behaupten, sie und ihre Landsleute seien es gewesen, die England erobert hätten. Darum gehöre Großbritannien zu ihnen, und sie erst dadurch zu Großbritannien, und das entscheide die politische Frage gegenüber französischen Ansprüchen.

Etwas ähnlicher gestaltet sich die Sache mit den Bahama's und den Bermuda's; sie liegen unzweifelhaft im Bereich Amerika's, und doch werden die Vereinigten Staaten den englischen Besitztitel nicht so leicht in Frage stellen, weil Gründe zur Geltung kommen, über die wir noch weiterhin sprechen werden.

Der Hauptvortheil, den man vom Besitz Helgolands erwartet, ist sein strategischer Werth. Es ist eine Insel, die vermöge ihrer Lage, die Mündungen unserer Hauptströme sozusagen beherrscht, und es wird daraus weiter gefolgert, daß sie, weil dem so sei, mit Befestigungswerken versehen werden müsse. Schwere Artillerie auf den vorspringenden Punkten der Insel sichere den Ankerplatz der eigenen, und hindere den Zugang feindlicher Schiffe, bilde auch einen geeigneten Waffenplatz für das, was im nächsten Seekrieg eine so hervorragende Rolle spielen soll, die Torpedos. Selbstverständlich würden solche Werke, verständig angelegt, auch den Zweck haben, die Wegnahme der Insel selbst zu verhindern. Der Hauptvortheil liegt hier aber — das möge gleich vorangeschickt werden — vor Allem in der Thatsache des eigenen Besitzes. Die Insel

im Besitz eines fremden Herrn war ein Nachtheil, über den man nicht viele Worte zu verlieren braucht.

Das Recht des Stapelplatzes, des Signalplatzes, des Rückhalts für Hülfeleistung, für Verleihung von Schutz gegen die Unbilden der See in der Hand eines Besitzers, der vielleicht nicht ein Freund ist, sind offenbare Nachtheile.

Es ist auch nicht zu leugnen, daß die geographische Lage gewisser Punkte, je nach der Lage eines Kriegstheaters, strategischen Werth hat. Welchen Werth Colberg hatte, als das Land im Besitz des Feindes, die See ihm aber verschlossen war, ist unvergessen. Auch die Bedeutung Alsen's ist in frischer Erinnerung, als die Dänen sich auf See frei bewegten und der Brückenkopf von Düppel sich in Dänischen Händen befand. Der Bereich, in dem eine starke Landfestung ihre Wirkung oder, um es so zu nennen, ihre „Herrschaft“ geltend macht, ist kein geringer und erstreckt sich auf eine ganz erkleckliche Anzahl von Meilen, solange nicht Belagerung eintritt; aber man darf nicht vergessen, daß die „Herrschaft“ nur eine mittelbare ist, daß sie nur wirkt in Verbindung mit lebenden Streitkräften, und daß sie hinfällig wird, wo diese versagen.

Es gab eine Zeit, wo der Wechselbeziehung von „Berg und Bataillon“ eine gewisse magische Kraft beigemessen wurde. Die Kriegführung des ersten Napoleon räumte damit auf. Und so wird auch mit dem Begriff der „Herrschaft“ irgend eines geographischen Punktes aufgeräumt werden in jedem Falle, wo er unrichtig angewendet oder falsch verstanden wird.

Eine „Herrschaft“ Helgolands müßte, wenn sie Wahrheit sein soll, die unbestrittene Botschaft über den Bereich der Hamburger Bucht bedeuten; das ist die Mindestforderung der Strategen, und davon erwarten sie eine Erschwerung oder gar Verhinderung der Blockade. Der Feuerkreis, d. i. die Sichtweite des jetzigen Leuchtthurmes, berührt etwa die äußersten Seezeichen unserer Flußmündungen; daraus folgt,

daß jedes Schiff, welches in die Jade, Weser oder Elbe einlaufen will, jenen Feuerkreis zu passiren hat. Wäre nun die „Herrschaft“, d. i. die Artillerie-Wirkung, der Sichtweite des Leuchtthurmes gleich, so wäre — an nebelfreien Tagen wenigstens — die strategische Herrschaft vorhanden; allerdings auch nur für Schiffe, die auf so weite Entfernungen verwundbar sind, und das sind nicht einmal die leichtesten Kauffahrer.

Die äußerste Sehweite des Leuchtfeuers beträgt 15 Seemeilen, das sind etwa 28 Kilometer, während die Tragweite des schwersten bis jetzt vorhandenen Geschützes noch nicht 20 Kilometer reicht. Und man muß berücksichtigen, daß bei einer solchen Entfernung, wenn auch das schwerste Geschoß sie erreicht, von Treffwahrscheinlichkeit nicht die Rede sein kann.

Von gewissen geographischen Punkten sagt man auch, sie seien die „Schlüssel“ zu den von ihnen beherrschten Gewässern. So betrachtet man den Bosporus als den Schlüssel, der das Schwarze dem Mittelmeer erschließt, und das ist richtig, denn der Besitzer des Bosporus hat Verschluß oder Oeffnung vollkommen in seiner Gewalt.

Gibraltar hat, seitdem es in englischem Besitz, in allen Kriegen eine so wesentliche Rolle gespielt, daß man es nicht nur einen Etappenplatz für Indien, sondern auch den Schlüssel des Mittelmeers zu nennen pflegte. Diese Bedeutung hat es aber längst verloren; die Straße ist dort 11 Seemeilen breit, und wenn das 110-Ton-Geschütz auch im Stande ist, ein Geschoß so weit zu werfen, so ist doch irgend welche Wirkung gegen ein Geschwader, namentlich ein Panzergeschwader, ganz ausgeschlossen, und die Nacht muß sehr dunkel und unsichtig sein, wo man diesen schönen Verkehrsweg, selbst ohne die Hülfe von Leuchtthürmen, nicht ungehindert passiren kann. Dagegen beträgt die Entfernung von Algesiras bis mitten in die Stadt Gibraltar noch nicht einmal $4\frac{1}{2}$ Seemeilen, nahe genug, um jede Garnisonstadt einzuäschern.

Man wird nun einwenden, daß Gibraltar doch eine Kohlenstation und ein wichtiger Stützpunkt für die Flotte sei; das ist es, aber nur in der Voraussetzung der Freundschaft mit Spanien.

Und was für Gibraltar die Freundschaft mit Spanien, das ist für Helgoland die Fühlung mit derjenigen Macht, welche die Nordsee beherrscht.

Man darf sich darüber nicht täuschen, daß ein Ort durch Umgürtung mit starken Festungswerken noch keine Unabhängigkeit gewinnt. Wenn am Lande ein Ort durch Umgürtelung mit Wall und nassem Graben von starkem Profil sturmfrei wird, so ist das bei einer Insel wesentlich anders. Der vor Veracruz liegenden Insel San Juan d'Ulloa hätte der sie umgebende „nasse Graben" nichts geholfen, weil er bis an die Wälle der Festung heran so tief war, daß der amerikanische Commodore im Begriffe stand, die Festung über die Unterraaen seiner Schiffe zu entern. Der Fall von Veracruz ließ den Plan nicht zur Ausführung kommen. Ein irgend erhebliches Hinderniß stand der Ausführung aber nicht im Wege.

Für eine mitten in der See liegende Festung bildet die See den „nassen Graben". Derselbe bildet hier aber nicht ein Hinderniß, was man von dem „nassen Graben" eigentlich erwartet, sondern ein Mittel der Annäherung. Die Klippen von Helgoland würde man allerdings nicht, wie bei San Juan d'Ulloa mit den Unterraaen der Schiffe erreichen können, denn selbst an der Südwestseite kann ein großes Schiff nicht näher, als etwa eine halbe Seemeile, an die Insel heran. Das wäre eine Gefahr für das Schiff, wenn dieses überhaupt nöthig hätte, dahin zu kommen; dazu liegt aber ein Bedürfniß gar nicht vor, denn der Ankerplatz ist unbeschränkt: man findet vortrefflichen Ankergrund in jeder beliebigen Entfernung von der Insel, und man kann behaupten, daß es, von der Lootsengalliote der Elbe bis zur Doggersbank, mitten in

der Nordsee nicht eine Stelle gibt, wo ein Schiff mit gutem Ankergeschirr nicht unbehindert ankern könnte.

Die Verhältnisse werden häufig so dargestellt, als wenn die Sichtung Helgolands für das Einlaufen in die Mündungen der Jade, Weser oder Elbe unerläßlich wäre; das ist aber keineswegs der Fall. Wären die Dampfer des Lloyd an die Sichtung Helgolands gebunden, so würde die Pünktlichkeit des transatlantischen Passagierdienstes große Einbuße erleiden: der allein unfehlbare Lootse für die Nordsee und ihre Häfen ist das Loth; Sonnenschein und sichtige Nächte sind dort oben rare Artikel, und wer bei Nordwest-Sturm von Helgoland Nutzen haben will, der tastet sich mit dem Loth in die Bucht hinein, bis er auf zwei bis drei Seemeilen im Ostsüdost der Insel auf etwa zwanzig Meter Tiefe, aber nicht darunter, seine Anker fallen läßt. Das kann er im Frieden und im Kriege, und Niemand kann ihn daran hindern, nicht einmal die Kanonen der Insel, denn bei Nacht kann man ihn nicht sehen, und bei Tage kann er den Ankerplatz nach Belieben verändern.

Aber, wird man einwenden, die Torpedoboote, sind sie nicht eine wirkliche Gefahr für Jeden, der sich in die Nähe der Insel wagt, sei es bei Nacht, sei es bei Tage? Die Thätigkeit dieser Fahrzeuge, und der Gebrauch ihrer tödtlichen Waffe ist bei Nacht sehr eingeschränkt, denn sie müssen über den Charakter des Gegners, ob Freund oder Feind, volle Sicherheit haben, und das ist des Nachts schwer; bei Tage aber trifft es zu, und es ist nicht zu leugnen, daß ein Waffenplatz, der — sturmfrei, fest und auf anderweiten Schutz nicht angewiesen — seine Umgebung in dieser Weise unsicher machen kann, einen nicht geringen strategischen Werth hat.

Es könnte dies wohl einen Besitztitel auf den Begriff der „Herrschaft“ abgeben, wenn diese nicht in der Hauptsache an andere Grundlagen gebunden wäre.

Das Wehen einer bestimmten Flagge auf irgend einer

Insel hat nur dem Namen nach die Bedeutung einer „Herrschaft“. Die wirkliche Grundlage zu einer solchen liegt in dem Grad der Botmäßigkeit, den der Flaggeninhaber auf das um die Insel herum liegende Meer ausübt. Der Credit Großbritanniens wird erschüttert, sobald das Uebergewicht zur See sich zu seinem, d. i. Großbritanniens Ungunsten verschiebt, denn seine Lebensbedingungen erscheinen dann in Frage gestellt.

Mit Bezug hierauf sei indeß gleich beiläufig bemerkt, daß wir eine solche Verschiebung des Uebergewichts nicht in einer zeitweise schwankenden Zahl der Panzerfregatten erblicken; die sogenannten „Imponderabilien“ spielen bei solchem Uebergewicht eine viel größere Rolle.

Eine eigene Gesetzgebung für Irland böte der englischen Oberherrschaft nur dann eine Gefahr, wenn ein Verlust des Uebergewichtes zur See damit verbunden wäre, und die Herrschaft über den St. George-Canal der englischen Hand entschlüpfte.

Das Band, welches die Kolonien an England bindet, wird loser oder fester, je nachdem sein Uebergewicht zur See erschüttert oder unwandelbar erscheint.

Es waren englische Alliirte, die Napoleon bei Austerlitz besiegte, aber das Schicksal der französischen Inseln wurde durch Trafalgar entschieden; denn von jenem Tage an war das Meer für Napoleon verloren.

Als der Vertrag von San Ildefonso Spanien der Coalition entfremdete, verlor England das bisherige Uebergewicht im Mittelmeer. Die Insel Elba wurde geräumt, und wenn die Werke von Porto Ferrajo nicht geschleift wurden, so unterblieb das, weil sie keine Bedeutung hatten. Corsika ging voran. Der Gewinn Malta's für Bonaparte war eine weitere Folge, bis die Schlacht von Abukir das alte Uebergewicht im Mittelmeer wieder herstellte, und das Verbleiben der französischen Besatzung war fortan nur eine Frage der

Zeit. Den Fall der Insel konnten auch die mächtigsten Profile der Bastionen von Valletta nicht hindern. Sie ging verloren, weil England sich des bisherigen Uebergewichtes im Mittelmeere zu entschlagen hatte, und dem neuen Besitzer ging sie verloren, weil England sich jenes Uebergewichtes bei Abukir wieder bemächtigte. Eine jede Insel bedarf im Kriegsfall der unberührten Verbindung mit dem Mutterland; wer ihr diese abschneidet, beherrscht sie. Die Verbindung mit dem Mutter- oder Hinterland liegt in der unbeschränkten Freiheit des Wasserweges, und diese kann nicht durch die Insel selbst geschützt werden, weil die Tragweite ihrer eigenen Machtmittel nur auf eine beschränkte Entfernung zu bemessen ist.

Was bis dahin gesagt wurde, bezieht sich in der Hauptsache auf den Einfluß und die Eigenschaft der Insel durch ihre Lage. Werden die Eigenschaften der Insel durch Ausstattung mit besonderen Schutz- und Trutzmitteln in ihrer Wirkung und ihrem Werth erhöht, so gilt Alles, was gesagt wurde, in noch höherem Grade. Während sie im ersteren Fall einen in neutralem Gebiet liegenden kleinen Landfleck darstellt, der nur der Gefahr der politischen Lostrennung vom Hinterland ausgesetzt ist, wird dies im letzteren Fall wesentlich anders. Die Eigenschaften der Insel wurden durch die Ausstattung mit Machtmitteln gewissermaßen potenzirt, und damit potenziren sich auch die mit etwaigem Verlust verbundenen Gefahren. Aber nicht allein dies, sondern es kehrt sich auch die Wirkung der Machtmittel gegen den früheren Besitzer.

Der Besitz einer Insel stützt sich auf die Freiheit des sie umgebenden Seeraumes; die Freiheit der See aber stützt sich auf das Gleichgewicht der Macht, die auf diesem Seeraum zur Geltung gebracht wird. Es ist nicht zu viel behauptet, wenn man sagt, das Gleichgewicht genüge für den einfachen Besitz, für den in seinem strategischen Werth potenzirten Besitz aber sei ein Uebergewicht erforderlich.

Besitzt man eine Art von Kronstadt der Hamburger

Bucht in einer Entfernung von 14—16 Seemeilen von den Flußmündungen, so ist das ein Werthobjekt, welches man nicht dem eigenen Schutz überlassen darf. Es muß sich anlehnen an den Schutz einer starken Escadre, und diese wird ihren Fußpunkt zwar in der Jade behalten, im Uebrigen aber die Freiheit haben müssen, den Feind da aufzusuchen, wo über die „Herrschaft" in der Hamburger Bucht entschieden wird; und das wird schwerlich bei Helgoland sein. Das Werthobjekt selbst kann einer solchen Escadre zwar auch als Stützpunkt dienen, denn sie kann sich gegen die Unbill der Nordweststürme in Lee der Insel vor Anker legen; sie wird das unter Umständen auch nicht bloß ihrer selbst, sondern zum Schutz der Insel thun müssen, falls diese von einer feindlichen Escadre bedroht ist. In der Freiheit der Bewegung wird sie dadurch häufig eingeschränkt sein. Ueber die Wechselbeziehung von Insel und Escadre erscheinen in der deutschen Presse zuweilen recht verworrene Anschauungen, und es ist wohl am Ort, dieselbe auf ihren richtigen Werth zurückzuführen.

In keiner Art von Strategie werden dem Verstand und der Einbildungskraft des Laien so hohe Zumuthungen gestellt, wie in der Strategie zur See, und das Verfängliche dabei ist, daß diese Zumuthungen scheinbar gering sind, denn sie stützen sich auf Schlagworte, die aus der Landstrategie entnommen, und uns Allen daher mehr oder weniger geläufig sind. Es klingt ungereimt, wenn die Behauptung aufgestellt wird, daß die Befestigung eines Platzes sich mit der Sicherstellung desselben nicht immer deckt, und doch liegen zu solcher Behauptung triftige Gründe vor. Je werthvoller ein Haus, desto weniger helfen ihm Schießscharten, wenn man Tag und Nacht die Thüren offen stehen, und den Zugang unverwehrt läßt. In solchem Falle vermindert sich die Sicherheit in demselben Grade, in welchem der Werth des Hauses steigt. Und je werthvoller ein Haus, desto größerer Mittel bedarf

es, um den Andrang unberufener Gäste und Eindringlinge zu verhindern. Trotzdem sind die kostbaren Schießscharten mit ihrer Ausstattung gerechtfertigt, wenn ihr Vorhandensein überwiegende Vortheile im Gefolge hat. Wird die Macht, deren Aufgabe es ist, den Andrang von außen her zu verhindern, in ihren Bewegungen freier, dann sind solche Vortheile vorhanden; und sie sind unbestreitbar, wenn diese Macht auch im Stande ist, dem durch den vergrößerten Werth des Hauses vergrößerten Andrang die Spitze zu bieten.

Ob der in Rede stehende Platz eine Burg im Lande, oder eine Insel im Meere darstellt, macht keinen Unterschied. Die Sicherung des Besitzes liegt nicht bloß in der Ausstattung des Ortes mit Festungswerken und Waffen, sondern auch in der Anlehnung an eine bewegliche Macht, die im Stande ist, den Zugang zu hindern; im Fall der Landfestung sind es Truppen, im Fall der Insel eine starke Escadre. Und im Wesentlichen richtet sich deren Stärke nicht nach der Art der Werke, mit denen man die Insel ausstattet, sondern nach der Art des Feindes, dem sie begegnen soll. So hängt denn auch die viel besprochene Frage, ob ein Feind noch ferner im Lee von Helgoland ankern darf, nicht davon ab, welche Flagge auf der Insel weht, auch nicht davon, ob Kanonen auf ihr stehen, sondern in der Hauptsache davon, wie groß und stark die Macht, d. h. die Escadre, die sich anschickt, den Feind darin zu verhindern. Kanonen auf der Insel würden dazu nur sehr wenig beitragen, weil kein feindliches Schiff Ursache hat, auf weniger als drei Kilometer Entfernung zu ankern. Als wirksamen Schußbereich kann man aber, streng genommen, nur etwa 2000 Meter annehmen.

Fragt es sich dann, ob eine deutsche Escadre die Freiheit hat, ihren Gegner in einiger Entfernung von der Küste aufzusuchen, so wird das nicht geschehen können, ohne daß sie eine hinreichende Unterstützung für die Insel zurückläßt. Es wurde im Vorstehenden deutlich zu machen gesucht, daß die

etwa befestigte Insel solche Unterstützung nicht nur nicht überflüssig macht, sondern an dieselbe vielmehr noch größere Ansprüche stellt. Aufrichtig beglückwünschen können das Deutsche Reich zum Erwerb Helgolands daher nur die Freunde einer starken Flotte, denn nur eine solche und nicht die festliegende Insel „beherrscht“ die Hamburger Bucht; der feste Wille, die Nordsee zu halten, gibt die beste Anwartschaft auf den sicheren Besitz der Insel. Wer dagegen die Neigung hat, die Bedeutung einer Schlachtflotte für Deutschland in engere Grenzen zu verweisen, der erweist sich als einen Gegner des Besitzes, denn er muß die Sicherheit von dem Schutz irgend einer anderen Flagge erwarten.

Die Insel selbst, auch wenn sie von Kanonen und Torpilleurs strotzte, schützt die umliegenden Gewässer nicht genügend vor unberufenen Gästen.

Es ist hinreichender Grund zu der Annahme, daß man an maßgebender Stelle den Werth Helgolands als Citadelle nicht überschätzt. Der Werth als Insel, die nicht nur deutsch ist, sondern auch einen Ankerplatz bietet und im Frieden als bequemes Depôt dienen kann, liegt auf der Hand. Für einen Kampf um die Freiheit der Hamburger Bucht aber würde es als Citadelle ungefähr dieselbe Bedeutung haben, wie der Wilhelmstein im Steinhuder Meer für die Schlacht bei Minden.

Man möge Nachsicht üben mit der Zeitwidrigkeit des Vergleichs, da die Citadelle des Grafen Schaumburg zur Zeit der Bataille von Minden noch nicht gebaut war; aber mit der „magischen Kraft“ der Citadelle hat es in dem einen wie im andern Fall dieselbe Bewandtniß.

So wird es Manchem ungereimt klingen, wenn man behauptet, daß mit der Befestigung eines Platzes nicht immer auch seine strategische Bedeutung wächst, und doch tritt dies nirgends so deutlich zu Tage, wie im Seekrieg. Die Hauptgrundsätze einer verständigen Kriegskunst gelten hier wie

anderswo. Clausewitz' „Vom Kriege" hat für den Seeofficier fast die gleiche Bedeutung, wie für den Generalstab. Wer sich nicht die Mühe gibt, die Schwerpunkte der feindlichen Kraft zu ermitteln, und sie auf einen zurückzuführen, wird im Seekrieg einen ebenso falschen Plan machen, wie zu Lande. Wer da glaubt, in seinem Kriegsplan sich auf eine bloße Vertheidigung, im Gefechtsakt auf eine bloße Abwehr, beschränken zu dürfen, begeht zur See eine ebenso große Thorheit, wie zu Lande. Die Grundsätze sind gleich, nur ihre Anwendung kommt in anderer Form zur Geltung. Vor Allem aber tritt ein Princip in den Vordergrund, welches Beiden gemeinsam gilt, für den Krieg an den Küsten und um Inseln aber hervorragende Bedeutung hat. Das ist der Satz: „Wer die See hat, hat das Land!" Seefestungen sind nicht bloß Vorwerke des Landes, sie sind auch Brückenköpfe der See, denn sie decken die Seeverbindung, und der Lebensathem wird ihnen abgeschnitten, sobald die See ihnen verloren geht. Colberg hielt sich, weil diese Lebensbedingung ihm erhalten blieb; Danzig fiel, weil sie ihm — durch den Verlust Weichselmünde's — verloren ging. Malta, Corfu, Ancona, Alexandria, Genua und andere Seefestungen fielen, weil seit Abukir die Herrschaft im Mittelmeer nicht mehr zweifelhaft war. Das winzige St. Jean d'Acre hielt sich gegen den größten Feldherrn seiner Zeit, weil ihm die Lebensbedingung der See in glänzender Weise erhalten blieb.

Man erblickt strategischen Werth in den von Inseln geschützten Ankerplätzen; aber man übersieht dabei oft, daß dieser Werth nicht durch die schützenden Inseln, sondern durch andere Verhältnisse bedingt wird. Der Schutz, der bei solchen Ankerplätzen oder Rheden in Frage kommt, ist zweierlei Art. In der ersten Reihe steht der Schutz vor Wetter und See; die Insel dient als Wasserbrecher und gewährt dadurch die Möglichkeit, allerhand nützliche Hantirungen vorzunehmen: die Schiffe können ankern, Havarien ausbessern, Munition, Pro-

viant, Wasser, Kohlen ergänzen; sie können Hospital-, Vorraths-, Transport-, Werkstätten-Schiffe — wenn sie solche haben — dahin legen. Dabei ist zu bemerken, daß Alles, was neuerdings über die wichtige Kohlenergänzung verlautet, von Vorurtheil nicht frei ist. Man meint, geschützte Rheden seien dafür unentbehrlich; ein französischer Aufsatz in der „Revue des deux mondes" über Seestrategie versteigt sich sogar zu dem Satze, daß man für die neuere Kriegführung zur See einer ganzen Kette von Etappenplätzen bedürfe, sogenannte „bases secondaires". Die neuesten englischen Flottenübungen geben dafür, und daß dem nicht so zu sein braucht, den besten Fingerzeig. Von der Escadre des Admiral Sir Michael Culme-Seymour hat, mitten im Atlantik, jedes Schiff eine beträchtliche Menge Kohlen von längsseit befindlichen Kohlenschiffen übergenommen; die Arbeit ist nicht einmal durch die Nacht unterbrochen worden, und ist so glatt vor sich gegangen, daß die pro Stunde von jedem Schiffe übergenommenen Kohlenmengen sich auf 20—30 Tonnen, die Tonne zu 1000 Kilo, belief.

Selbst ohne Ueberschätzung eines solchen Vorganges kann man daraus schließen, daß eine Escadre an den Schutz der Rhede nicht so streng gebunden ist, wie man gemeinhin annimmt. Die andere Art des Schutzes aber besteht darin, daß man Festungswerke anlegt, die im Stande sind, jene Hantirungen vor feindlicher Störung zu sichern. Das kann natürlich nur dann der Fall sein, wenn ihre artilleristische Ausstattung der eines jeden Feindes überlegen ist. Werke, die darauf Anspruch machen, müssen von schwerster, solidester Art und bester Ausstattung sein; aber sie müssen auch so liegen, daß ein Feind, der den Ankerplatz unsicher machen will, sich ihrer Einwirkung nicht entziehen kann. Das Letztere ist aber niemals der Fall bei Ankerplätzen, die im offenen Meere liegen und die ihren Anspruch auf die Eigenschaft als Ankerplatz nur daraus herleiten, daß eine Insel sie vor gewissen

Windrichtungen schützt. Auf Waffenschutz durch die Insel können sie nicht rechnen, und die Waffen der Insel verlieren einen großen Theil ihres Werthes, wenn sie den Ankerplatz nicht decken, und auf Störungen durch den Feind nicht einwirken können.

Solche Ankerplätze sind nur dann geschützt, wenn ihr Haupthinterhalt, d. i. die eigene Streitmacht sich ihrer annimmt und dazu in bequemer Nähe bleibt.

So ist denn in der That nur diese Streitmacht das Haupt-Lebenselement, nicht allein für den Ankerplatz, sondern auch für die davor liegenden Inseln, und je mehr der begehrenswerthen Objekte diese Orte bieten, desto mehr wird die eigene Streitmacht an die Nähe derselben gebunden sein.

Nachdem Lord Hood 1793 die Flotte von Toulon, oder wenigstens ihren größten Theil zerstört hatte, fand er sich, auch nach der Aufgabe des Platzes, doch in ungestörtem Besitz der Rhede von Hyères; um die Festungswerke von Porquerolles ꝛc. brauchte er sich nicht zu kümmern, denn die Rhede bot Raum genug, um die Schiffe beider Geschwader, Spanier und Engländer, dem Schußbereich jener Werke zu entziehen. Ohne jede Störung konnte er da Alles vornehmen, was ihn in den Stand setzte, die Eroberung von Corsica von da aus in die Wege zu leiten.

Und doch konnte man auch von jener Rhede sagen, daß sie den Golf von Lyon „beherrscht", und daß sie für den Kriegshafen von Toulon von großem strategischen Werth ist.

Die Frage, ob eine Blockade von Toulon dadurch erschwert oder erleichtert wird, hängt lediglich davon ab, ob die dort vorhandene bewegliche Streitmacht das Uebergewicht hat oder nicht.

Ob solche Vergleiche zeitgemäß sind oder nicht, ob sie in ihren sonstigen Verhältnissen passen, ist an sich nicht von Belang; es genügt, daß in jedem, auch nur einigermaßen ähnlichen Fall, die bewegliche Streitmacht den Ausschlag gibt,

daß sie allein bestimmend ist für den Werth eines Platzes, und daß sie im Stande sein muß, für den Augenblick der Entscheidung das Uebergewicht zu gewinnen.

Ist das der Fall, dann sind dauernde Festungswerke an solchen Punkten von Nutzen; ist es nicht der Fall, dann sind sie ein Gegenstand, an dem man sich, zum Schaden besserer Unternehmungen, festnagelt und schwächt; das letztere schon allein aus dem Grunde, daß man sich in eine Vertheidigungsstellung versetzt, aus welcher herauszutreten man keine Aussicht hat, weil man sonst Blößen preisgeben würde.

Danach ist, wenn man sich Helgoland als Citadelle denkt, der Kriegsschutz zweifelhaft für die Umgebung, weil kein Angreifer sich ihrem Bereich zu nähern braucht; der Insel selbst sind die Festungswerke kein Schutz, weil sie eine Beschießung herausfordern, gegen die sie sich auch mit der schwersten Artillerie nicht wirksam schützen und vertheidigen können. Als Schutz für die Insel erübrigen danach nur solche Vorkehrungen, die dazu dienen, einem Handstreich und einer Ueberrumpelung vorzubeugen. Das sind kleinere Werke, welche die Landungsplätze bestreichen, und eine zu ihrer Bedienung nöthige kleine Garnison.

Was die sogenannten Häfen betrifft, so ist der Nordhafen als solcher kaum zu rechnen. Der Südhafen bietet bei Ost- und Westwinden etwas Schutz für eine nicht zu große Zahl kleinerer Fahrzeuge; die Herstellung einer Mole würde nicht unmöglich sein, es ist aber sehr die Frage, ob die Kosten dem Nutzen entsprechen würden. Mögen nun solche Aufwendungen gemacht werden oder nicht, so ist immer wieder darauf hinzuweisen, daß die Kriegssicherheit sich nicht darauf, sondern daß sie sich, je größer die Aufwendungen, desto mehr auf die Flotte und immer nur auf diese stützt. Und eine Kriegswirksamkeit ist von der Kriegssicherheit unzertrennlich.

Geographische Vergleiche treffen nie ganz zu, und eine Bezugnahme auf die Bahama's und Bermuda's wäre kaum erlaubt; man kann sich nur insofern auf sie beziehen, als sie Außenwerke des Amerikanischen Festlandes darstellen, und doch schon seit beinahe dreihundert Jahren in unbestrittenem Besitz Englands sind. Geographisch gehören sie mehr zu Amerika als zu Britannien; aber ungeachtet der Monroe-Doctrin haben die Vereinigten Staaten noch nie Anspruch erhoben, weil sie auf die Geltendmachung von Ansprüchen verzichten, denen ein Uebergewicht zur See nicht zur Seite steht. Es ist die Frage, ob ein Anspruch nicht aufleben würde, wenn das Letztere einmal eintreten sollte. Dazu ist indeß keine absehbare Aussicht, denn Amerika hat in agrarischer und continentaler Richtung noch zu große Aufgaben, als daß es sich mit dem Ziel überseeischer Ausbreitung über das bisherige Maß beschäftigen könnte.

In nicht geringem Grade liegt dagegen die Neigung zu überseeischer Ausbreitung im germanischen Blut. Es ist eine Neigung, für die sich von Zeit zu Zeit der Bedarf eines „Opiates" geltend machte, und dieser Bedarf trat auch zu Tage, als es sich um die Erörterungen über den Nordostsee-Canal handelte. Man meinte, daß, wenn er auch sonst keine größeren Vortheile biete, er doch ein gutes Ersatzmittel sei für die sonst unvermeidliche Verdoppelung der Flotte. Und da man im Allgemeinen größere Hinneigung zum Canal, als zur Flotte hatte, so ging man über das Gutachten des Generalfeldmarschalls, von dem man eine besondere Passion für Canäle nicht gerade erwartet hatte, zur Tagesordnung. Denn wenn, so meinte man, vom Canal auch nicht gerade eine Verdoppelung der Flottenmacht zu erwarten sei, so wäre eine wesentliche Stärkung derselben doch sicher.

Eine ganz ähnliche Anschauung tritt auch bei dem Erwerb Helgolands zu Tage. Daß dieser Erwerb ein für das Deutsche Volk in hohem Grad erfreulicher, und daß man das

Recht hat, sich die Freude über den Flaggenwechsel auf Helgoland nicht verkümmern zu lassen, halten wir für unzweifelhaft; selbst Colonialfreunde, sind wir auch der Meinung, daß dieser Erwerb eine ganze Reihe Afrikanischer Hoffnungen aufwiegt; für uns liegt aber ein Hauptttheil der Freude darin, daß es dem Deutschen Volk die Befriedigung des Besitzes einer Flotte erst recht eigentlich zum Bewußtsein bringt. Der hier und da auftauchenden Anschauung, als bedeute der Erwerb der Insel an und für sich eine Stärkung der Flotte, muß indeß vorgebeugt werden: weil dem nicht so ist, und weil dem nicht so sein kann.

Der Fußpunkt der Nordseeflotte ist Wilhelmshaven, und es kann nicht ein Jota seiner Bedeutung an Helgoland abtreten, muß vielmehr gerade dieser Insel wegen, auf die Vergrößerung seiner Bedeutung hinarbeiten. Je mehr Außenwerke man vorschiebt, desto weiter muß man reichen können mit der beweglichen Macht. Wer den Krieg an der eigenen Hausthür erwartet, gibt die See preis; und wer die See preis gibt, wird sich mit dem Schutz der Inseln nicht viel befassen können.

Ein Schutz der in den eigenen Gewässern liegenden Inseln ist gleichbedeutend mit der Herrschaft in diesen Gewässern, und Herrschaft bedeutet mindestens Gleichgewicht der Macht. Natürlich kann hier nur von solchen Inseln die Rede sein, die ringsum durch vollkommen schiffbares Wasser vom Festlande getrennt sind. In diesem Sinne zählen z. B. Rügen, Fehmarn, Alsen, die friesischen Inseln nicht hierher; so kann man weder Wangerooge noch Sylt mit Helgoland in Vergleich bringen, und was von Wangerooge gilt, gilt von allen ostfriesischen, was von Sylt von allen nordfriesischen Inseln.

Was man befestigt, hat die Bestimmung des Trutzes, und wo ein Platz die Bestimmung des Trutzes hat, da beabsichtigt man die Rechte der Herrschaft auszuüben. Zur

Herrschaft aber gehört, wie schon erwähnt, Gleichgewicht der Macht, ja, zur sicheren Herrschaft ein Uebergewicht derselben.

Nun ist nicht zu verkennen, daß im Deutschen Reiche darüber die Meinungen noch getheilt sind. Daß ein Gleichgewicht in der Macht zur See mit den möglichen Gegnern, geschweige denn ein Uebergewicht anzustreben, ist noch nicht die allgemeine Anschauung; täuschen wir uns nicht, so sind auch diejenigen Leute, die man zu den Strategen zu rechnen pflegt, darüber noch uneins; und doch ist mit dem Erwerb Helgolands ein Schritt geschehen, der einen Zweifel kaum mehr gestattet.

Es erscheint sonderbar, das Ganze der Flottenfrage an die kleine Insel zu knüpfen, und doch ist es natürlich; ein Gewässer, welches man nicht ganz beherrscht, ist im Kriege feindliches Gebiet, und für eine auf feindlichem Gebiet liegende Insel tritt im Kriegsfall die Frage der Preisgebung oder der Sicherheit in den Vordergrund. Und zwar spitzt sich die Frage zu in demselben Grade, in welchem der strategische Werth durch Menschenhand erhöht wird. Der offene Ort steht im Genuß vergleichsweiser Sicherheit; seine Flagge wird wechseln nach Maßgabe dessen, der um ihn herum den Herrn spielt. Erscheint er als Citadelle und Waffenplatz, so fällt ihm in der Gewinnliste des Kriegsspieles eine Rolle zu, vor der jene Sicherheit verschwindet.

Aber, fest oder nicht: diejenige Sicherheit muß sein, die den Besitz verbürgt, und da auf mehr oder weniger interessirte Freunde und Verbündete nicht immer zu rechnen ist, so liegt die Bürgschaft nur in der eigenen starken Flotte; und wenn der Erwerb Helgolands geeignet war, widerstrebenden Gemüthern dies zur heilsamen Erkenntniß zu bringen, so möge er mit doppelter, ja mit dreifacher Freude begrüßt werden.

---

7. Maritime Trugschlüsse.

Die feurigen Umarmungen, die im Laufe dieses Sommers zwischen russischen und französischen Seeleuten stattfanden, haben vielleicht weniger in der diplomatischen, als in der übrigen Welt Unruhe verursacht. Viele meinten und sagten, der „Minengang" des Bündnisses sei nun fertig, es bedürfe nur des Zünders, um Europa auf der Grundlage jenes Bündnisses in lodernde Flammen zu versetzen. Es war aber nur ein Theil der großen Menge, der so dachte. Es ist ja in der Weltgeschichte schon öfter vorgekommen, daß eine Kriegs-Liga durch Entfachung ihrer Leidenschaften ihren Zweck erreicht und die Mächte zum Marschiren bringt; meistens ist man sich in solchen Fällen aber in den Hauptsachen einig gewesen, und das ist hier nicht einmal annähernd der Fall. Man sucht sich zwar zu überreden, daß die ausgesprochenen Dinge Hauptsachen wären; es sind aber doch zu Viele, die wohl wissen, daß man sich darin — wenn auch ohne es zu wollen — gegenseitig täuscht. Wirkliche Staatsmänner wissen, daß, wenn Europa einmal in Flammen gesetzt ist, ganz andere Dinge zu Haupt-Dingen werden, und daß dann über das jetzt beliebte Fischen im Trüben zur Tagesordnung übergegangen wird.

Es gibt aber noch eine andere Gruppe von Leuten, die einer Entfachung von Leidenschaften, wie sie in den Flotten-

festen liegt, keinen Werth beilegen, und zum Beweis bedienen sie sich einer ganz absonderlichen Begründung.

Sie sagen, daß Flotten-Verbindungen und -Verbrüderungen, weil sie ein Ausdruck des Seekrieges sind, kaum noch Bedeutung haben; diese Leute sprechen dem Seekrieg an sich die Bedeutung ab. So hat man zum Beweis u. A. die Seeschlacht von Lissa erwähnen hören. Trotz dieses glänzenden Sieges hätten die Oesterreicher Venedig verloren. Mit demselben Recht könnte man sagen, es verlohne sich nicht mehr, Landschlachten zu schlagen, denn trotz des Sieges bei Custozza ist Venedig doch eben nicht mehr zu halten gewesen.

Es ist müßig, über derartige Anschauungen viel Worte zu verlieren. Wenn der Seekrieg Bedeutung hatte zu einer Zeit, wo der Seeverkehr nicht den zehnten Theil des Umfanges hatte, wie jetzt, wo die Breite des Atlantik für den regsten Personen-Verkehr kaum als ein Hinderniß, ja nicht einmal als eine Erschwerung gilt, da ist ein Zweifel an der heutigen Bedeutung nicht begründet.

Der Wunsch ist in solchen Dingen zu häufig der Vater des Gedankens. Der leidenschaftlichste Haudegen wird einräumen, daß es ein viel idealerer Zustand wäre, wenn es weder ein Heer noch eine Flotte zu geben brauchte; das erstere ist eingebürgert, die letztere noch nicht, und die immer von Neuem aufgetischte Lehre von der Bedeutungslosigkeit des Seekrieges wird nicht dazu beitragen.

Der hier folgende Aufsatz streifte unter anderen Trugschlüssen auch diesen. Es ist Pflicht, gegen denselben anzukämpfen, weil er den Rückgang fördert, in welchem die öffentliche Meinung in Marine-Dingen sich befindet, und weil dieser Rückgang in eine Zeit fällt, in der es verhängnißvoll ist, auf halbem Wege stehen zu bleiben.

Die französische Sprache hat einen Ausdruck, den die deutsche nicht kennt, obgleich unser deutsches Leben und Treiben mit dem Begriff sehr wohl vertraut ist. Es ist der Ausdruck

für das, was die französische Sprache „aguerrir“ nennt. Es ist die Eigenschaft, ohne welche auch die tüchtigste Nation sich das Siegesvertrauen nicht erwirbt, und es ist, was hier hinzugefügt sein möge, eine Eigenschaft, die der Seekrieg viel nothwendiger braucht, als der zu Lande; und zwar aus dem einfachen Grunde, weil im Seekrieg und im Seeleben überhaupt die menschliche Natur mit größeren Hindernissen und Widerwärtigkeiten zu kämpfen hat.

Man braucht deshalb das „aguerrir“ nicht bloß für eine Eigenschaft zu halten, die sich nur im Kriege findet; auch das vorbereitende Kriegswesen des Friedens kann sie schaffen; sie muß nur gepflegt sein, und die Marine-Politik ist der Faktor, der ihrer Pflege die Bahn bricht.

Das wird aber erschwert, wenn man den Rückgang fördert, in welchem die Anschauungen über die Bedeutung des Seekrieges sich befinden.

Nationen, die sich an den Landesgrenzen auf Degenklingen-Weite gegenüber stehen, brauchen sich um den beschwerlichen Wasserweg zunächst nicht zu kümmern. Die Sperrung oder Nichtsperrung des letzteren kann aber zum ausschlaggebenden Faktor werden, und damit tritt der Seekrieg in sein Recht, und wird gerade heute von größerer Bedeutung, als er jemals gewesen, weil heute eine gewaltsame Sperrung des Seeweges die Lebensnerven einer Nation viel empfindlicher trifft, als es früher der Fall war.

Wir Alle kennen die Bedeutung der französischen Nord-Armee im letzten Kriege. Sie war nicht denkbar ohne jene freie Benutzung des Seeweges; mit Recht sagt der Deputirte de Lanessan in seinem Buche über die französische Flotte: „Il ne faut pas oublier, qu'en 1870 nous aurions été obli-„qués d'abandonner beaucoup plus tôt la lutte malheureuse, „mais non depourvue de gloire, si nous n'avions pas été „les maîtres de la mer par notre flotte de guerre.“

Er hätte hinzufügen können, daß auch die unbehinderte

Verbindung mit Algier den Zuzug von Streitkräften recht wesentlich förderte.

Unsere öffentliche Meinung findet sich mit dergleichen sehr kurz ab, indem sie sich auf das Heeresbudget beruft, und die Vorsorge für die Hauptentscheidungen damit als abgethan betrachtet. Es wäre zu wünschen, daß sie Recht behielte, man soll aber nicht übersehen, wie der Nachweis des Werthes einer Flotte in der deutschen Geschichte bisher nur negativ geführt worden ist, und für die Probe in entgegengesetztem Sinne ist jede Halbheit gefährlich.

Unsere Nachkommen werden sich einigen Staunens nicht erwehren können, wenn sie ihren Blick — vielleicht nur ungern — auf die parlamentarischen Marineverhandlungen unserer Zeit lenken. Namentlich darüber werden sie verwundert sein, wenn sie sehen, daß es nur der etwas offenen Aussprache eines Staatssecretärs bedurfte, um eine Art von „Panik“ hervorzubringen. So weit man von außen urtheilen kann, hat jene Aussprache sich darauf beschränkt, lediglich das zu sagen, was in den Denkschriften der Vorgänger nur verblümten Ausdruck fand. Es bezeichnet nicht einen gesunden Stand der öffentlichen Meinung, wenn Kernfragen immer nur gestreift werden; und ein „Streifen“ muß man es nennen, wenn über die „Beherrschung der Meere“, über die „engere Küstenvertheidigung“ und über die „Nothwendigkeit der Betheiligung an Seeschlachten“ in der Weise der bisherigen Denkschriften gesprochen wird.

Wer den jüngsten Reichstagsverhandlungen folgte, hat wieder viel über die Rangfrage der Flotte hören müssen. Man sprach darüber wie von einer Sache, die ganz vom Belieben der Regierung, und zum Theil von dem der gesetzgebenden Faktoren, abhängig sei. Die Rangfrage der staatlichen Nothwendigkeit wird selten oder gar nicht berührt, und

von den Abgeordneten des Reichstages war nur Einer, Herr von Keudell, der dieser Frage gerecht wurde.

Die Vorwürfe gegen den Staatssecretär des Marine-amtes ergingen sich bis zu einer Anklage; dieselbe spitzte sich etwa dahin zu, daß er als „rabiater Fachmann" die Steuer-zahler zu einer utopischen Flotte verleiten wolle. Ein Theil der Presse hat nicht gesäumt, darin alle Symptome einer kleinen Cabinetskrisis zu erblicken, und die betreffenden Tages-blätter sind gewiß nicht wenig enttäuscht gewesen, daß der Herr noch heute unbehelligt seines Amtes waltet.

Auf solche Täuschungen hat der Titel dieses Aufsatzes keinen Bezug. Wohl aber handelt es sich um einen Trug-schluß, dem die öffentliche Meinung in nicht geringem Grade ausgesetzt ist.

Die Denkschrift von 1889 entwickelt Grundsätze für die Weiterentwickelung der Flotte, die nicht zu bestreiten und in der That auch nie bestritten worden sind. Es war ganz natürlich, daß die Gemüther zweifelhaft wurden, ob mit jener Denkschrift ein „neuer Kurs" eingeschlagen oder der „alte" beibehalten werde. Denn genau dieselben Grundsätze standen auch schon in ihren Vorgängern von 1887 und 1884; nur die damit begründeten Forderungen waren entgegengesetzter Art. So hatte die Denkschrift von 1884 die Nothwendigkeit von Schlachtschiffen nachgewiesen. Das Ergebniß war aber doch eine Forderung von Torpedobooten, mit Ausschluß von Schlachtschiffen. Es war auch bei diesem einmaligen Aus-schluß nicht geblieben, sondern es wurde eine Reihe von Jahren darauf verzichtet, weil man einen gewissen Abschluß der Technik erst abwarten wollte. Die Erkenntniß, daß ein solcher Abschluß vergeblich erwartet wird, ist für die Denk-schrift von 1889 bestimmend gewesen; und nach so langer Pause in der Vorwärtsbewegung hat die damalige Regierung mit Recht Werth darauf gelegt, daß mit der Inangriffnahme von mindestens vier Schiffen sogleich vorgegangen wurde.

Es ist auch in den neuerlichen Debatten betont worden, daß die letzterwähnte Denkschrift die Grundlage sei und bleibe. Das hat eine gewisse Beruhigung zur Folge gehabt, und doch unterscheidet sie sich von den viel angefochtenen neuesten Aeußerungen vom Bundesrathstisch nur dadurch, daß genau dieselben Grundsätze nur eine etwas verblümtere Form haben. Wenn man das Zurückgehen des Staatssecretärs auf jene Denkschrift für einen Rückzug hält, so irrt man sich, und das Land wird der Regierung späterhin danken, daß es ein solcher nicht ist.

Grundsätze stehen immer der Deutung offen, und wer Grundsätze nach seinen Wünschen deuten will, dem ist die Möglichkeit dazu nicht abgeschnitten. Nichtsdestoweniger bleiben sie, was sie sind, und wenn sie Wahrheiten enthalten, so kann man diese nicht nach Belieben zu Unwahrheiten machen.

Früher brauchte ein Geschwader für die Zurücklegung von eintausend Seemeilen einen Monat, heute weniger als eine Woche. Was damals eine mit langer Hand vorzubereitende schwierige Seereise war, ist heute der Beschluß eines Augenblicks, und die Ausführung fordert nur ein paar Tage. Glaubt man wirklich, daß man die heutige Küstenvertheidigung innerhalb desselben engen Gesichtskreises zu suchen hat, wie zu jener Zeit? Das wird im Ernst Niemand glauben, und doch könnte es so scheinen, wenn man hört, wie die enge Grenze der Küstenvertheidigung betont wird gegenüber der Offensivkraft.

Die Flottenfrage als solche ist hohe Politik, und man richtet sich an die falsche Adresse, wenn man ihre Vertretung als politische und finanzielle Frage im Reichs-Marineamt sucht. Es ist wohl Sache des Fachmannes, für die Handhabung und Verwaltung, nicht aber für die Existenzberechtigung seines Faches einzutreten; wird das letztere von ihm verlangt, so ist eine Behandlung pro domo die Folge, und Verstimmung der Gemüther das weitere Ergebniß.

Daß der Kriegsminister von Roon für die Reorganisation der Armee sein Portefeuille einsetzte, war in der Ordnung; denn für die Beschaffenheit des vorhandenen Heeres war jene Reorganisation eine Lebensfrage; ob ein Heer sein solle oder nicht, kam dabei keineswegs in Frage; auch nicht, ob die Großmachtstellung Preußens in seinem Heere zur Geltung zu kommen habe. So und nicht anders steht es mit der Flotte. Es ist recht hohe Zeit, daß über diesen Punkt Klarheit geschaffen wird, denn das Hinhalten führt nicht zum Ziel.

Um an eine allen bisherigen Denkschriften eigene Wendung anzuknüpfen: zwischen einer Küstenvertheidigung, die Aussicht auf Erfolg hat, und einer Offensivkraft, die an der äußersten Grenze ihrer Tragweite einsetzt, ist kein Unterschied. Wer einen solchen Unterschied findet, muß Gründe haben, die dem gewöhnlichen Sterblichen nicht erkennbar sind.

Es ist als ein Unglück anzusehen, daß der Widerwille gegen kostspielige Panzerschiffe bei uns im Zenith stand, als in Frankreich der Admiral Aube zur Herrschaft kam. In Frankreich war das eine Frage der Modifikation des Systems, bei uns aber eine Frage des „aut — aut“, und eine Lebensfrage der Flotte überhaupt.

Es konnte damals nicht ausbleiben, daß eine Erfindung, der man einen ganz außergewöhnlichen Kriegswerth nicht absprechen konnte, überschätzt wurde. Es wurde zur fast allgemeinen Lehre, daß hier für den Schwachen das Mittel gefunden sei, sich dem Starken übermächtig zu zeigen. An vielen Orten rieb man sich die Hände, daß nunmehr wenigstens im Seekrieg dem Ueberwiegen der Finanzkraft die Spitze abgebrochen sei.

Man darf zum Ruhme unserer Staatsmänner wohl annehmen, daß keinem von ihnen das Unwahre einer solchen Lehre entgangen sei; dieselbe hat aber zu stark auf die öffentliche Meinung, selbst in Fachkreisen, und auf die Volksvertretung eingewirkt. Und da in Marinesachen der Reichstag

sich sehr viel mehr an der „Hauptentscheidung“ betheiligt als in Armeesachen, so ist trotz besserer Einsicht der Staatsmänner die zersetzende Wirkung nicht ausgeblieben.

Und doch ist gerade diese Lehre ein verhängnißvoller Trugschluß.

Der Krieg ist ein Akt der Gewalt, und das Schwergewicht der Gewalt liegt in der Finanzkraft; sie wirkt nicht nur auf die greifbaren Streitmittel, sondern sie wirkt auch auf die sogenannten „Imponderabilien“, d. i. auf alle der kriegerischen Tugend zu Hülfe kommenden sittlichen Kräfte. Und wenn es einem Staat gelänge, seine Küste in eine Wolke jener berüchtigten „Mikroben“ zu hüllen, so würde der finanzkräftigere Gegner im Stande sein, die Wolke zu vernichten, und der Kampf würde mit anderen Mitteln von Neuem beginnen.

Jeder Kampf ist ein Wettbewerb in der Entfaltung größerer Kraft; die Mittel sind Beiwerk; sie sind niemals der Maßstab der Kraft, sie geben nur das Gesetz für die Mittel des Gegners.

Hat aber eine solche Lehre sich erst befestigt, so knüpfen sich daran Folgerungen der eigenthümlichsten Art. So hat es eine ganze Reihe von Jahren geschehen können, daß dem Reichstag eine Legende aufgetischt wurde von einer kleinen Corvette, der es gelungen sei, die Blockade der Danziger Bucht aufzuheben. Es ist ein günstiges Zeichen, daß diese kleine Geschichte neuerdings verstummt ist, und nicht mehr erscheint. Man fühlt Befriedigung, wenn mit Trugschlüssen aufgeräumt wird, denn es sind ihrer noch genug zu beseitigen. Die Litteratur leistet ihnen willkommenen Vorschub, und die öffentliche Meinung läßt es an Empfänglichkeit nicht fehlen.

Die Marinepolitik aller Staaten der Welt ist namentlich in technischer Beziehung in den letzten drei Jahrzehnten den radicalsten Schwankungen unterworfen gewesen. Das war selbstredend ein unerschöpfliches Füllhorn für Kritiker aller Art, von der guten, wie von der bösen Sorte.

In einer solchen Zeit gibt es kein der Ausbeute fähigeres Gebiet als z. B. die Lehre von dem Veralten der Schiffe. Wie lange wird es dauern, bis auch die „dreifache Expansion“ der Maschinen durch etwas Neues überboten wird, so daß die gesammte Rhederei, die des Krieges und des Handels, vor einem veralteten System steht. Aber welchem ruhig denkenden Menschen würde die Folgerung einleuchten, daß man sich so lange mit Segeln zu behelfen habe? Nicht ganz unähnlich liegt die Frage der Panzerschiffe, und in allen Staaten hat die Kritik darin unerschöpflichen Stoff gefunden.

Es ist neuerdings unter dem Titel „Unsere Marine in der zwölften Stunde“, eine vortreffliche Schrift erschienen, die, statistisch genau belegt, einen nicht günstigen Vergleich der unsrigen mit anderen Flotten aufstellt. Es wird in dem anonymen Verfasser wohl nicht ein Seeoffizier zu suchen sein; ein solcher würde größere Neigung gehabt haben, im Punkte der Schnelligkeit der Schiffe die praktischen Bedenken des Marinestaatssecretärs zu theilen; der Letztere behauptete, die für fremde Flotten veröffentlichten Fahrtangaben beständen in der Hauptsache nur auf dem Papier; aber auch sonst sei die Gewinnung der Fahrtangaben auf ganz verschiedene Faktoren begründet. Beide Behauptungen sind richtig.*)

So ist bei den jüngsten Verhandlungen im Reichstage der politische Ursprung der Flotte einmal wieder erwähnt worden. Keine Partei will ihn sich nehmen lassen. Im allgemeinen nimmt man an, der Liberalismus habe die Flotte geschaffen. Die Behauptung ist nicht ganz unwahr, sie ist aber auch nicht ganz zutreffend. Von den vorhandenen Parteien hat keine einzige den ausschließlichen Antheil.

Die Zeit der Schöpfung fällt mit der Märzrevolution

*) Vergl. de Lanessan . . . . . „le noyau le plus solide de notre flotte („Admiral Baudin“, „Formidable“ etc.) a atteint ou depassé 14 nœuds aux essais . . . .“ und das sind die in seiner Schrift als die besten bezeichneten französischen Schiffe.

zusammen, und das ist der Hauptvorwand für jene politische Pathenschaft. Sieht man genau hin, so hatten weder die Heppenheimer noch die Offenburger eine Flotte in ihrem Programm, noch weniger allerdings die Metternich'sche Schule.

Wenn jemals eine Einrichtung der unwiderstehlichen Macht der Verhältnisse ihren Ursprung verdankt, so ist es die deutsche Flotte. Und wenn jemals der Beginn einer neuen Schöpfung an der Unfähigkeit aller Parteien gescheitert ist, so war es wiederum die Flotte.

Wäre jener so übel beurtheilte ideale Zug Friedrich Wilhelms IV. und das noch idealere Streben des Prinzen Adalbert nicht gewesen, so hätten wir aller Wahrscheinlichkeit nach auch heute noch keine Flotte; und es steht zur Frage, ob der Liberalismus von heute sie schaffen würde. Gegen früher haben die Ansichten über die Bedeutung einer Flotte sich wesentlich geändert; die Verhandlungen des Reichstages über den Marineetat und über die Vertretung heimischer Interessen im Auslande — es handelte sich um Chile — geben dafür den besten Beweis.

Ob sich aber die neueren Anschauungen zum Richtigeren geändert haben, das möchte dahingestellt bleiben. Schreiber dieses gehört der alten Schule an, und diese alte Schule vermochte einen grundsätzlichen Unterschied nicht anzuerkennen, der seit einer Reihe von Jahren festzustehen scheint. Das ist die Unterscheidung, die gemacht wird zwischen Kriegsschiffen für den Krieg, und solchen für den Frieden, oder wie man es auszudrücken pflegt, für den politischen Dienst. Die alte Schule hat einen solchen Unterschied nicht gekannt. Man nahm an, daß ein jedes bewaffnete Schiff, groß oder klein, den Beruf habe, wo es auch sei, für die Ehre der Flagge einzustehen bis aufs Aeußerste, und man nahm an, daß für die Auswahl solcher Schiffe nicht sowohl politische und sociale Repräsentationsrücksichten, als die Beschaffenheit wahrscheinlicher oder möglicher Gegner maßgebend seien.

Die neue Anschauung hat sogar zu der Annahme geführt, im Kriegsfall müßten solchen Fahrzeugen eigentliche Kriegsschiffe zur Hülfe geschickt werden; und erst diesen sei es vorbehalten, die wahre Kriegsarbeit zu thun.*)

Da nun aber die Mittheilung der Kriegserklärung mit dem Telegraphen geht, das schnellste Dampfschiff aber doch erhebliche Zeit braucht, um auf eine entlegene Station zu kommen, so liegt der Trugschluß auf der Hand. Zwischen den am Ort befindlichen Parteien möchte dann die Hauptentscheidung wohl schon erledigt sein. Es wäre denn, daß man die für den politischen Dienst bestimmten Schiffe anwiese, sich einer Action zu enthalten, was doch nicht ohne Bedenken ist.

In Folge dieser neueren Anschauung ist denn auch nichts natürlicher, als daß man in plötzlich auftretenden Fällen einer rein diplomatischen Fürsorge den Vorzug gibt, und sich scheut, Machtmittel ins Spiel zu bringen, deren Auftreten in jedem Falle gröberer Natur ist. Man möge nur berücksichtigen, daß dann das alte Lied von den „Consuls sans canons“ wieder in sein Recht tritt, und mit diesem Liede hatte die „alte Marineschule“ geglaubt nachgerade fertig zu sein. Und sie wird damit trotz aller neueren Anschauungen Recht behalten.

Je weiter ein Schiff von der Heimath entsendet wird, desto kriegstüchtiger und desto schlagfertiger muß es sein; denn es hat eine doppelte Front; entsteht Krieg in Europa, so hat es den Forderungen und Möglichkeiten desselben auf der Stelle gerecht zu werden, und von den vielen Möglichkeiten der Interessenconflicte am Ort ist es trotzdem nicht entbunden, und muß dem Einstehen für dieselben ebenfalls gerecht werden.

Es ist richtig, daß selbst mit einer Vervielfältigung solcher

---

*) Vergl. die amtlichen Denkschriften von 1884, 1887 und 1889.

Möglichkeiten und mit den Actionen, die sich daran knüpfen, „Hauptentscheidungen" niemals verbunden sind. Es können aber „Entscheidungen" damit verbunden sein, die auf die Hauptaction wesentlich einwirken.

Daß die letztere am Ende für alle Nebenentscheidungen maßgebend bleibt, ist gewiß richtig; daraus folgt aber nicht, daß man den Nebenentscheidungen keinen Werth beilegt.

Die Schule der Neuzeit behauptet, für das Deutsche Reich wichtige Hauptentscheidungen wurden nur zu Lande getroffen. Gegen das Wort „nur" könnte man Einwand erheben. Daß die Behauptung in den weitaus meisten Fällen zutrifft, ist nicht zu leugnen; fast alle Kriege unserer Zeit geben die Bestätigung. Ob es mit Dänemark sich ganz so verhalten hätte, steht dahin. Man könnte sagen, daß das Vorhandensein einer achtunggebietenden deutschen Flotte den Erlaß des offenen Briefes vielleicht ganz verhindert hätte. Indeß, alle anderen Kriege unserer Zeit geben der Behauptung ein gewisses Recht. Sie ist zur Schulansicht geworden, und trägt großentheils die Schuld, daß man Anträgen auf Verstärkung der Flotte heute mit der bekannten „Beängstigung" gegenübertritt.

Schlagworte sind verfänglich, weil sie nur zu leicht Jedermanns Eigenthum werden, und dann für geraume Zeit eine Art Herrschaft ausüben, und gegen diese ist es schwer, anzukämpfen. Der Einwand, daß Kriege denkbar sind, deren Hauptentscheidungen zur See fallen, würde, wenn nicht ungehört, doch ungeglaubt, verhallen.

Es scheint nicht so unmöglich, daß Deutschland der Hauptverbündete einer von zwei miteinander im Krieg befindlichen Seegroßmächten ist. In diesem Fall würde die Möglichkeit der Hauptentscheidung zur See schon näher rücken; und warum in solchem Fall heute eine Seeschlacht nicht dieselbe Bedeutung und Tragweite haben sollte, wie seiner Zeit Trafalgar, ist eigentlich nicht abzusehen. Daß es nur eben moderne Schulmeinung ist, kommt dann nicht weiter in Betracht.

Man darf nicht übersehen, daß es gerade jetzt eine allen politischen Parteien sehr bequeme Schulmeinung ist; denn für alle Parteien bedeutet die Verstärkung der Flotte eine erhöhte Anstrengung der Finanzkraft des Landes, und für die Ultras der Liberalen überdem eine bedenkliche Verstärkung der monarchischen Machtsphäre.

Um allem dem vorzubeugen, wird einem Trugschluß, wie dem von den „Hauptentscheidungen" gern das Ohr geliehen.

Daß es ein solcher, und nichts Anderes ist, könnte man den amtlichen Denkschriften leicht entnehmen, wenn sich diesen nur nicht eben Alles entnehmen ließe.

„Immer mehr," so sagte der damalige Chef der Admiralität in seiner Denkschrift von 1884, „immer mehr hören die Meere auf, die Nationen zu trennen, und immer mehr scheint der Gang der Geschichte darauf hinzuweisen, daß sich ein Staat von der See nicht zurückziehen darf, wenn er auch über die nächste Zukunft hinaus sich eine Stellung in der Welt zu erhalten trachtet."

Schreiber dieses ist Seeoffizier, spricht pro domo, und muß deshalb der letzte sein, der bei solchen Worten zur Acclamation auffordert; er will sich deshalb darauf beschränken, vor den Trugschlüssen beliebter und in Mode gekommener Schlagworte zu warnen.

Es war doch auffallend, daß ein Chef der Admiralität, dem man hervorragende Klarheit der Gedanken nachrühmt, und übertriebene Voreingenommenheit für die militärische Seite des Seewesens nicht vorwerfen konnte, sich gemüßigt sah, in solchem Ton zu sprechen. Man warnt nicht vor einem Zurückziehen von der See, wenn man es nicht befürchtet; und die Neigung zum Rückzug muß in der That schon recht entwickelt sein, wenn ein Staatsmann warnt, der sonst keine Neigung verräth, einer übereilten Entwickelung der Flotte das Wort zu reden.

Schon oben wurde flüchtig erwähnt, wie gründlich der

Seeverkehr sich geändert hat. Es wurde gesagt, daß heute ein Geschwader in wenigen Tagen eine Strecke zurücklegt, für die es sonst einen Monat brauchte; eintausend Seemeilen — das ist etwa vom Englischen Canal bis Gibraltar — in fünf Tagen. Das ist nicht viel länger, als etwa die Hälfte mehr an Zeit, die man zu Lande per Bahn braucht. Es ist nur zu richtig: die Meere trennen nicht, sondern sie verbinden die Nationen; und auf demselben Gebiete, auf dem sie sich verbinden, verzweigen sich auch die Rücksichten der gegenseitigen Macht. Als man bis zu den Thoren des Gegners einen Monat brauchte, konnte das Erscheinen vor denselben nicht nur als „offensiv", sondern auch als „aggressiv" gelten; denn bei der geringen Bewegungsfähigkeit der Segelflotten genügte es zum eigenen Schutz viel mehr als heute, daß man in mäßiger Entfernung von den eigenen Häfen Wache hielt. Das breite Meer mußte man ohnehin preisgeben, man mochte vor den eigenen oder vor den Häfen des Feindes liegen.

Heute, wo ein Geschwader das, wozu man damals einen Monat brauchte, in noch nicht einer Woche macht, wo der Dampfer nur ein Viertel der Zeit braucht für die Fahrt des Seglers von damals, heute gestaltet sich das anders. Die Tragweite der Machtmittel — der Rayon — ist weiter hinausgeschoben. Die Fühlung mit den Machtmitteln des Gegners muß enger gehalten werden; die Wache vor dem eigenen Thor hört auf, eine Vertheidigungsstellung zu sein; und wer sich überhaupt vertheidigen will, muß den Machtquellen des Gegners näher rücken.

Dies ist keine Utopie, sondern erklärt sich für Jeden, der es sehen will, aus der veränderten Technik im Seeverkehr.

Man spricht von unmöglichen Blockaden, übersieht dabei aber, daß die Torpedomänner sich heute anheischig machen, ein beliebiges Gewässer mit Streuminen fast hermetisch zu sperren. Wenn der Versuch noch nicht stattgefunden hat, so liegt das daran, daß die Tropedo-Aera überhaupt durch den

Seekrieg noch nicht auf die Probe gestellt wurde; warum es bei weiterer Entwicklung nicht möglich sein soll, ist schlechterdings nicht abzusehen.

Daß auch einem so nüchternen Beurtheiler der Sachen, wie dem Chef der Admiralität von 1884, ein Gefühl dafür nicht fremd war, entnehmen wir seiner Denkschrift. Er sagt an der Stelle, wo er die Mittel für eine Kriegsbetonnung — als eine dringende Sache — beantragt: „Das Material hierzu wird beschafft und bereit gehalten werden müssen. Es wird so einzurichten sein, daß, wenn wir im Stande sind, den Krieg an feindliche Küsten zu tragen, dasselbe Material benutzt werden kann, um uns dort Orientirungsmittel für die Navigirung selbst herzustellen.“ Das ist nicht bloß ein Erscheinen, das ist häusliche Einrichtung vor den Thoren des Gegners, und es ist in der That die richtige Auffassung für die Zeichen der Zeit.

Es wird den damaligen Chef der Admiralität und heutigen General-Reichskanzler Niemand des seemännischen Chauvinismus zeihen wollen; man wird dagegen die Vertrauensseligkeit patriotischer Volksvertreter bewundern müssen, denen ein Offensivvermögen der Flotte so verwerflich scheint.

Es ist ein Trugschluß, zu glauben, daß die Seeflanke nur an der eignen Küste ihren Schutz findet, und je eher man sich dieses Trugschlusses entledigt, desto besser wird es sein.

Schreiber dieses ist, wie schon mehrfach erwähnt, Seeoffizier, und verlangt nicht blinden Glauben in Dingen, in denen er pro domo spricht; er glaubt aber die Aufmerksamkeit auf diese Dinge hinleiten zu sollen, denn er befürchtet, daß die öffentliche Meinung darüber nicht die nöthige Klarheit besitzt.

Citate einzelner Sätze aus zusammenhängenden Denkschriften sind bedenklich, namentlich wenn man ihre Gedanken als springende Punkte einer daran geknüpften Folgerung behandelt. Das ist mit den beregten Citaten nicht der Fall;

sie werden nur angeführt zur Bekräftigung dessen, was hier gesagt ist.

Es liegt bei uns eine Gefahr darin, daß man schablonenhaft von den taktischen Rücksichten des Landheeres auf die der Flotte folgert. In der Marine selbst hat es nur einen Mann gegeben, der davon ganz frei war, der deshalb aber auch vielfach angefeindet wurde; vielleicht würde die Unbefangenheit seines Standpunktes mehr Eindruck gemacht haben, wenn nicht Aeußerlichkeiten dabei hier und da eine zu große Rolle gespielt hätten; und gerade diese sind von seinen Gegnern benutzt worden, um das, was Unbefangenheit des Standpunktes war, dem Spott preiszugeben, und dem landesgewohnten Hang zur Anerkennung zu verhelfen.

Man ist vor den Geistern, die man rief, später selbst oft bange geworden; man hat sie aber nicht mehr bannen können, weil sie im Fleisch und Blut der Nation begründet sind, und sie haben endlich beigetragen, eine ganze Reihe von Trugschlüssen im Schwung zu erhalten. Das gilt von allen, deren wir erwähnten, und auch noch von einigen anderen.

Nicht unterlassen darf man es, jenen Einzelvertreter des Absonderlichen zu nennen. Es war kein Anderer, als der eigentliche Gründer der Flotte, der Prinz Adalbert.

Er hat die großen Vorzüge der Wehrpflicht auch für die Flotte vollkommen anerkannt. Er stieß in Handelkreisen auf nachhaltigen Widerstand, als er sie der kleinen Marine jener Zeit zu eigen machen wollte; es gelang nur in sehr geringem Maße; sein Hauptstreben aber war darauf gerichtet, den Dienst der Flotte den Seeleuten selbst populär zu machen. Er legte deshalb besonderen Werth darauf, die Mannschaften der Schiffe, wenn sie ins Ausland gingen, verhältnißmäßig gut zu besolden.

Er war sich des Grundsatzes wohl bewußt, daß der seiner Wehrpflicht genügende Mann auf eigentlichen „Sold“ keinen Anspruch habe; er übersah aber nicht, daß die Entledigung

einer Wehrpflicht im Auslande, in steter Berührung mit der Steuerpflicht, die das Ausland unerbittlich auch vom gemeinen Mann fordert, ein ander Ding sei, und daß man dem in der Besoldung des Mannes gerecht werden müsse.

Was hier Steuerpflicht genannt wird, muß man in ziemlich weitem Sinne auffassen. In gewissem Grade erhebt das Ausland eine indirecte Steuer von jedem Mann, der sich auf See befindet. Es ist das nicht bloß für die Offiziere der Fall; für diese allein wird es anerkannt, denn man erhöht ihre Tafelgelder, sobald das Schiff Dover passirt. Es ist klar, daß ihr Fall mit dem der Mannschaften nicht in Parallele zu stellen ist; denn die letzteren verpflegt der Staat, während die Offiziere sich selbst verpflegen. Es kommen aber, ganz abgesehen von der Verpflegung an Bord, für den im Ausland befindlichen Mann noch eine Menge Dinge hinzu, für deren Bestreitung er auf seine Privatmittel angewiesen ist, und wenn diese fehlen, so muß er sich Entsagung auferlegen. Das ist aber namentlich in den Seehäfen des Auslandes nicht ganz leicht, und die den Matrosen früher gezahlten Lohnsätze standen zwar mit denen der Kriegsschiffs-Matrosen anderer Nationen nicht im Vergleich, sie waren aber doch so bemessen, daß es den Leuten nicht schwer wurde, im Verkehr mit den Kameraden anderer Nationen eine sociale Gleichberechtigung zu beanspruchen.

In dieser Beziehung sind aber vor etwa zwanzig Jahren andere Wege eingeschlagen worden. Man zog die Consequenz der Wehrpflicht „pur et simple“, und von den bis dahin vorhandenen vier Lohnsätzen wurden die beiden höchsten gestrichen, und nur die beiden niedrigsten beibehalten. Die wegfallende Differenz der höheren Lohnsätze wurde von da ab in Dienstalters- und Seefahrtzulagen umgewandelt; ein Vortheil, der an sich zwar nicht zu verkennen ist, der aber selbstverständlich nur den Capitulanten zu Gute kam.

Die scheinbar verlorenen pecuniären Vortheile sollten also

auf diesem Wege den Leuten wieder zugänglich gemacht werden, und das ist auch geschehen; immerhin aber nur für einen Procentsatz, und im großen Ganzen hat die Sache nicht dazu beigetragen, den Dienst auf der Flotte populärer zu machen.

Man ist bei der Uebertragung des Gedankens der Wehrpflicht auf die seemännische Bevölkerung nicht ganz folgerichtig verfahren. Einen wichtigen Theil der Landesvertheidigung überwies man einer Berufsgenossenschaft; d. h. also einem Theil der Gesammtbevölkerung, der sich seinen Beruf frei erwählt. Das ist sehr verschieden von der Form, in welcher die Vertheidigung der terrestrischen Grenzen in der Wehrpflicht ihren Ausdruck findet. Es ist ungefähr dasselbe, als wenn das Wehrgesetz damit anfinge: „alle Bauern gehören der Armee“; denn was die Bauern für die Armee, sollte man meinen, wären die Matrosen für die Flotte. Das ist aber ein Trugschluß. Zunächst beschränkt sich das Wehrgesetz nicht auf die bäuerliche, sondern auf die gesammte Bewohnerschaft des Landes. Die Geburtsliste des Standesregisters ist das Grundbuch der Armee, und erst diejenigen scheiden aus, die nach freier Wahl zur See gehen wollen. Jene freie Wahl aber hängt von den Handelsconjuncturen ab; und wenn diese in Verbindung mit noch anderen Umständen der freien Wahl nicht günstig sind, dann behält das Grundbuch der Flotte leere Blätter.

Der große Unterschied liegt eben darin, daß der Ersatz des Heeres mit Berufsarten nichts zu thun hat. Er bevorzugt weder die bäuerliche noch die städtische Bevölkerung, sondern man verfährt damit rein geographisch, und nimmt erst in den weiteren Schritten, in denen der Vertheilung und Verwendung, Rücksicht auf die Berufsart.

Ganz in Uebereinstimmung mit diesem Grundsatz ist die Wehrpflicht für eine Seevertheidigung nur in den alten nordischen Königreichen gehandhabt worden. Dort hatte die Küstenbevölkerung, nach Bezirken eingetheilt, den Stamm zu

bilden für die Bemannung der Flotte. Diese Einrichtung der grauen Vorzeit hat sich nirgends auf unser Zeitalter übertragen und kann wegen großer Verschiedenheit der Flotten nicht als Beispiel herangezogen werden. Karl der Große hat nach Barthold's Erzählung die gesammte Küste seiner Staaten mit einem Ring solcher Wehrhaftigkeit umgeben; derselbe ist aber von außen her nicht auf die Probe gestellt worden, und die Sache hat mit dem Zerfall des Reiches ein Ende gehabt.

Die Uebertragung der Wehrpflicht auf die seemännische Bevölkerung, wie sie im Deutschen Reiche heute gehandhabt wird, ist in ihrem Wesen gut; nur darf man sich in der Ausführung nicht an die Schablone des Heeres halten; was für dieses und für die Landbevölkerung paßt, paßt nicht Alles für die Flotte und die Seeleute. Mit der in den siebziger Jahren erfolgten Verringerung der Lohnsätze hat man, soweit es eingeschiffte Leute betrifft, einen Fehlgriff gethan; man hat zwar allmälig den Versuch gemacht, ihn auf andere Weise wieder auszugleichen; es sind aber weder die Dienstalters- noch die Seefahrts-, noch die Specialitätszulagen im Stande, jenem Mißgriff gerecht zu werden, weil sie nicht der Allgemeinheit zu Gute kommen. Es wird zwar von den Vertheidigern der Maßregel behauptet, daß es der Fall sei; das ist aber ein Trugschluß, und man kann wohl die Frage aufwerfen, ob es denn mit der Popularität des Seekriegsdienstes so bestellt ist, wie es sein sollte?

Hat der Staat als solcher das Bedürfniß, Individuen, die von ihm zum Dienst herangezogen werden, durch Geldentschädigung abzufinden, so hat er auch die Pflicht dazu; man weiß, in welchem Grade eine solche Pflicht für den Dienst im Heere anerkannt wird, und es ist die Frage, ob derselbe Grad der Anerkennung auch für den Seedienst genügt.

Zahl und Stärke der Bataillone geben den Maßstab für die Art, wie eine Armee sich ihrer Aufgaben entledigt. Den Hauptfactor dabei bildet die Anzahl der Individuen. Ihre

Ziffern wachsen enorm, wenn die Zahl der Bataillone imposant sein soll.

Den entsprechenden Maßstab geben für eine Flotte die Zahl und Stärke der Schiffe. Beide können imposant sein, aber die Ziffer der Individuen bleibt doch nur in kleinen Schranken.

Als in den Napoleonischen Kriegen die Kreuzer Großbritanniens den ganzen Erdball bedeckten, stieg die Kopfzahl ihrer Besatzung nicht viel über hunderttausend. Jedermann weiß, daß der Zahl nach England an den Landkriegen jener Zeit nur einen mäßigen Antheil hatte, und doch belief sich die Kopfzahl seiner kleinen Armeen auf mehr als zweimal hunderttausend.

Man kann den Vergleich der einer Flotte gestellten Aufgabe mit der einer Armee verschieden bemessen und schätzen; man wird aber nicht leugnen können, daß der Antheil an der Lösung solcher Aufgabe, der auf das einzelne Individuum fällt, bei der Flotte größer ist, als bei der Armee.

Die dem Individuum von der Natur verliehenen Gaben sind bei beiden, Heer und Flotte dieselben. Die Forderungen, die der Dienst stellt, sind aber, wie wir sahen, ganz ungleich.

Von einem guten Bombardier im Heere verlangt man nicht, daß er ein guter Scharfschütze mit dem Magazingewehr und dem Revolver, groß und klein, daß er ein Tirailleur, Mineur, Sappeur und gleichzeitig auch ein guter Reepschläger sei. Das verlangt man aber von dem Artilleristen der Flotte, und versteigt sich in dieser Forderung bis zu den niedrigsten Chargen.

Von dem Rekruten der Armee verlangt man nichts Gelerntes; es ist gleichgültig, ob er einem Gewerbe angehört. Nicht so bei der Flotte: ein bereits gelernter Beruf ist die Voraussetzung; und zwar muß der Lehrgrad im Beruf schon ein recht vorgerückter sein. Denn mit fünfzehn Jahren geht man als Cajütswächter und Decksjunge zur See, und nach

fünf Jahren erst tritt man in den Seekriegsdienst. Es ist eine Zeit, wo man in dem Gelernten schon eine Capitalkraft erblickt.

Man könnte hier einwenden, daß der Armeerekrut sich in derselben Lage befindet. Ganz gewiß; das Erlernte ist aber seine Privatsache, und hat für den Heeresdienst nur sehr nebensächliche Bedeutung; beim Matrosen verhält sich das anders: er ist werthlos für den Seedienst, wenn er das Erlernte nicht mitbringt, denn er muß dem Antheil genügen, den die Aufgabe der Flotte von ihm fordert.

Trotzdem steht es zur Frage, ob der Staat ein Interesse daran hat, den Seemann für diese Mehrforderung — wenn es eine solche ist, — durch Geld zu entschädigen. Die Frage auf Grund des Armeegebrauchs zu verneinen, ist nicht berechtigt. Es tritt nämlich der Umstand hinzu, daß die Lohnfrage in der Armee durch die in Betracht kommende Kopfzahl einen anderen Hintergrund hat in finanzieller Beziehung.

Der Finanzeffect spielt in diesen, wie in einer Menge anderer Dinge, eine weitaus verschiedene Rolle. Beim Beginn der Flotte war diese Rücksicht noch viel einleuchtender als jetzt, und man ist deshalb dem Armeegebrauch nicht gefolgt, und hat sich in manchen Schöpfungen von weniger eng gefaßten Anschauungen leiten lassen. Dieselben Gründe waren maßgebend, als es sich für den ersten Leiter der Flotte, den Prinzen Adalbert, um die Lohnsätze der Mannschaften handelte, und daß die Beseitigung seiner Anschauung richtig war, soll erst noch bewiesen werden.

Zu einer Zeit, wo man hin und wieder von dem Rückgang der seemännischen Bevölkerung hört, ist auch dieser Gegenstand der Betrachtung werth. Was Landwirthschaft und Bauernstand für die Armee, das ist Rhederei und Hochseefischerei für die Flotte. Leider findet aber gerade jetzt die Hochseefischerei bei der Küstenbevölkerung wenig Anklang. Die deutsche Walfischfahrt, die eine Zeit lang geblüht hat,

ist ganz eingegangen. Die Bewohner der Halligen und nordfriesischen Inseln haben sich ihr abgewendet, und sollen jetzt meistens der Auswanderung obliegen; auch die Küstenbewohner des östlichen Schleswig-Holstein betrieben früher die Walfischfahrt; auch sie haben sich diesem Gewerbe entfremdet, und der dort früher landläufige Trinkspruch: „Op Mord und Todtslag in Grönland" ist heute schon in Vergessenheit gerathen.

Den Friedensdienst auf der Flotte dem Kauffahrer und Fischer populär zu machen und zu erhalten, ist wohl der Mühe und des Dankes werth.

Die eigentlich seemännische Bevölkerung beschränkt sich sonach im Wesentlichen auf die Rhederei, also den Seehandel. Es ist deshalb nicht befremdend, wenn in Verbindung damit gesagt wird, die Flotte sei ein Apparat des Freihandels, sie befördere die Rhederei, mit dieser die Aus- und Einfuhr, den Seehandel überhaupt, und mittelbar die Ausbreitung und überseeische Politik.

Allgemein genommen kann man dem beipflichten; die Wirksamkeit der einzelnen dabei betheiligten Faktoren nimmt aber einen anderen Gang. Die Wehrpflicht wirkt nur insofern fördernd auf die Rhederei, als sie ihren Mannschaftsstamm kräftigt, schult, disciplinirt und verbessert. Sie vermehrt die Zahl kriegstüchtiger Leute, sie wirkt aber nicht unmittelbar vermehrend auf die Zahl der seemännischen Bevölkerung. Der kosmopolitische Hang, der bei dem Seemann nicht zu vermeiden ist, sträubt sich etwas dagegen, und trägt zur Vermehrung nicht bei.

Wenn man nun behaupten will, die Abnahme der seemännischen Bevölkerung stände damit in direkter Verbindung, so ist das nicht gerechtfertigt; ist die Thatsache an sich begründet — was nicht ohne Weiteres zuzugeben ist — so gibt es der direkten Gründe genug, die es wohl herbeiführen können.

Die Umwandlung der Segel- in Dampffahrt ist noch nicht abgeschlossen; der Abschluß wird auch noch auf sich warten

lassen; es geht nicht so schnell, wie man denkt; es gibt noch zu viele Frachtgüter, die nur unter Segel rentiren. Aber auch so wie die Umwandlung vor sich geht, ist eine Verminderung des rein seemännischen Elementes erklärlich, und es ist ein ganz natürlicher Vorgang, daß die Theerjacke dem Heizer Platz macht.

Ein anderer direkter Grund ist die jenseits des Atlantik stattfindende Erschwerung des Absatzes unserer Producte; die Mac Kinley-Bill ist in dieser Beziehung epochemachend; hat die amerikanische Zoll-Union Aussicht, so wirkt das ungünstig auf die europäische Rhederei; zum Glück ist jene Union fürs Erste nur doctrinär. Solange die Bedürfnisse des Schiffbaues übermäßig vertheuert werden, hat die europäische Rhederei den Wettbewerb Amerika's nicht zu fürchten.

Betrachtet man den Stand der öffentlichen Meinung in diesen Dingen, so findet man der Trugschlüsse nicht wenige. Auf noch mehr derselben einzugehen, fehlt der Raum; aber es ist kaum möglich, eine Sache unberührt zu lassen, die gerade jetzt vielfacher Erörterung unterzogen wird. Verfasser dieses ist wegen seines Standes zur Befestigungsfrage von Helgoland heftig angegriffen worden. Psychologen pflegen zu sagen, daß Heftigkeit und Erregtheit sich am leichtesten da einstellen, wo ein Gefühl der Unsicherheit ist. Wir leben in einer Zeit, wo baulustige Strategen über die wunderbaren Vortheile in Erregung gerathen, die dem Reich aus der Befestigung der Nordseeinsel erwachsen sollen. Der Verfasser hat Vortheile der Befestigung wohl anerkannt, hat aber die Nothwendigkeit einer starken Flotte in die erste Linie gestellt. Man hat ihm vorgeworfen, daß er zum Schaden der anderen strategischen Vortheile einem ungebührlichen Wachsthum der Flotte das Wort rede. Das ist nicht der Fall, und er muß sich gegen Unterlegung von Motiven verwahren, die er weder hat noch aussprach.

Er will aber einen naheliegenden Trugschluß nicht unerwähnt lassen. Der Nordostsee-Canal hat die Jedermann be-

kannten — vom Generalfeldmarschall v. Moltke allerdings nicht ganz anerkannten — strategischen Vortheile. Man weiß aber auch, daß es zur Vertheidigung des Canals an seinem Westende des Baues einer Flottille von besonderer Specialität bedurfte; eine kostspielige Maßregel, denn die vielbesprochenen Panzerfahrzeuge sind nur diesem Zweck und nicht anderen Zwecken bestimmt. Es wird gewiß nicht nöthig sein, für Helgoland eine besondere Flotte zu bauen; ein verhängnißvoller Trugschluß wäre es aber, zu glauben, daß die in eine Art Kronstadt verwandelte Insel der Fürsorge einer Flotte weniger bedürfte, als der einfache Schutzhafen. Und gegen einen solchen wird sich Niemand verwahren.

Damit könnten diese Betrachtungen fürs Erste geschlossen werden. Die Eindrücke der letzten Etatsverhandlungen sind noch zu neu, um sich ihrer ganz zu entschlagen. Solange der Reichstag, wie schon im Eingang erwähnt, nur einen Abgeordneten hat, der ein Verständniß bekundet für den Werth des Offensivvermögens einer jeden Flotte, — möge sie ersten, zweiten oder anderen Ranges sein — so lange kann auch dieser Punkt nicht eindringlich genug erörtert werden.

Einen Trugschluß elementarer Art möchte der Verfasser zum Schluß dieses Aufsatzes noch zur Sprache bringen. Er betrifft die Erziehung der Flotte. Dasselbe Capitel hat schon viele Federn beschäftigt, und sie sind der Aufgabe zuweilen mit vielem, zuweilen auch mit wenigem Geschick nahe getreten. Der Gegenstand bietet so viel Stoff zur Erörterung, daß zu einem tieferen Eingehen hier nicht der Raum ist. Die Kernfrage soll aber nicht unberührt bleiben, und die Kernfrage der Erziehung ist die Marine-Politik. Frankreich ist in zweiundzwanzigjährigem Seekrieg seinem Gegner nicht etwa unterlegen, weil es Mangel an tüchtigen Schiffen und tüchtigen Menschen gehabt hätte, sondern weil Convent, Directorium und Imperator eine Marine-Politik für gut fanden, die den Forderungen des Seekriegs nicht gerecht wurde.

Das Lebenselement einer Seevertheidigung ist das Offensivvermögen, und der ernste Wille es zur Geltung zu bringen. Seit den Verhandlungen der Marinecommission des Jahres 1869 bis zu den Reichstagsreden über den Etat 1892, also seit nahezu dreißig Jahren wird diese Wahrheit von dem überwiegenden Theil der Volksvertretung verkannt, und hoffentlich gelingt es der Monarchie auch diesmal, wie schon einmal, der verkannten Wahrheit zu ihrem Rechte zu verhelfen.

Druck von G. Bernstein in Berlin.

